



PROJET D'AMÉNAGEMENT ROUTIER GRANVILLE- AVRANCHES

Concertation préalable sous
l'égide de la CNDP

Du 23 juin au 22 septembre 2025

COMPTE RENDU DE L'ATELIER GÉOGRAPHIQUE – HAVAUDIÈRE

28 juin 2025 – Sartilly-Baie-Bocage

Collège Anatole France

1. Le cadre de l'atelier

Dans le cadre de la concertation préalable sous l'égide de la CNDP pour la modernisation de l'axe routier Granville-Avranches, cet atelier avait pour objectif de travailler avec les habitants sur le secteur de la Havaudière, notamment pour approfondir la compréhension des deux variantes d'aménagement et recueillir les avis, points de vigilance et propositions.

Cet atelier s'inscrivait dans le dispositif de concertation volontaire du Département, souhaitant associer habitants et acteurs locaux dans le choix d'aménagement proposés dans le cadre de ce projet.

2. Participants présents

- 10 habitants du secteur de la Havaudière et des hameaux environnants (notamment le Thar et le Mesnil Grimeult)
- Un élu départemental du canton de Granville, Monsieur Yvan Taillebois
- Équipe projet :
 - Noémie Brégault, cheffe de projet routier, Département de la Manche
 - Ludovic Leduc, chef du service maîtrise d'ouvrage, Département de la Manche
- Garant CNDP : Sophie Marie et Bruno Boussion
- Animateurs : Yousra Sadallah et Trévor Rideau (Agence État d'Esprit)

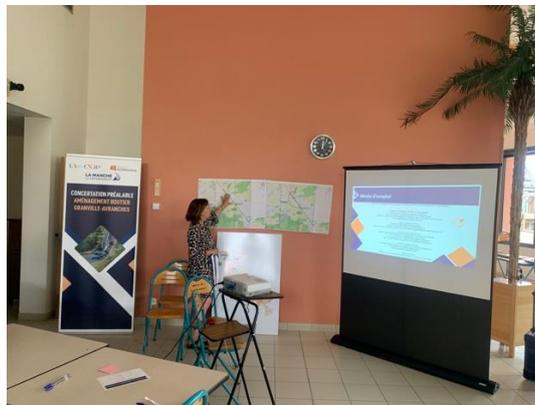
3. Déroulé de l'atelier

L'atelier s'est déroulé en plusieurs temps. Il a débuté par une présentation succincte du projet et des objectifs de l'atelier, permettant de contextualiser les échanges. Une visite en bus sur le site a ensuite permis aux participants d'observer les enjeux concrets sur le terrain et de visualiser les secteurs concernés par les aménagements proposées. De retour en salle, l'équipe projet a présenté de manière détaillée le projet dans sa globalité, en réalisant un focus spécifique sur le secteur de la Havaudière et sur les scénarios soumis à la concertation.

Un temps de travail sur table a ensuite été consacré à l'analyse des deux variantes à partir des cartes mises à disposition. Les participants ont pu annoter collectivement les cartes à l'aide de gommettes de couleur et consigner les principaux éléments de discussion sur une fiche de synthèse. Un temps individuel a également permis à chaque participant d'évaluer chacune des variantes sur une échelle de 1 à 5 en fonction de leur capacité à répondre aux enjeux identifiés.

Enfin, une restitution collective a été organisée, chaque table désignant un rapporteur pour présenter les contributions formulées, avant un échange avec l'équipe projet permettant de réagir aux propositions et de répondre aux interrogations exprimées.

4. Photos d'ambiance



**les participants de l'atelier ont accepté la diffusion de ces photos uniquement dans le cadre du compte rendu de l'atelier.*

5. Introductions et présentation du projet

L'atelier a débuté par un court temps d'échange permettant de remettre la concertation dans son contexte et d'expliquer les grandes lignes du projet de modernisation de l'axe Granville-Avranches. Cette introduction a permis de rappeler les objectifs de la concertation, ses modalités, ainsi que les grandes étapes à venir, tout en laissant place à quelques premières questions-réponses qui ont permis de clarifier certains points soulevés par les participants.

À l'issue de cette introduction, un trajet en bus a permis de parcourir le secteur concerné et d'observer sur le terrain les enjeux locaux et les secteurs sensibles identifiés. De retour en salle, le Département a présenté de manière plus détaillée le projet, ses enjeux globaux en matière de sécurité, de fluidité et d'intégration environnementale. Un focus précis sur les deux scénarios proposés à la concertation pour le secteur de la Havaudière, a été réalisé, en exposant les différences entre l'aménagement sur place et le projet de contournement.

Les garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNBP) ont également pris la parole pour rappeler leur rôle d'indépendance et de neutralité dans le cadre de cette concertation, en précisant que chaque question, chaque contribution et chaque action menée dans ce cadre serait versée au bilan final de la concertation, garantissant ainsi une transparence complète de la démarche.

6. Points de vigilance et questionnements exprimés

a. Quelques observations des participants durant la visite en bus.

Les participants ont exprimé plusieurs interrogations et préoccupations concrètes lors de la visite en bus et des échanges en salle :

- **Sécurité et fluidité :**

« *On parle de modernisation ou de sécurité ?* » : certains participants ont souhaité une clarification entre modernisation de l'axe et aménagements de sécurisation.

Les services du Département ont précisé que la priorité devait être donnée à la sécurité dans une première phase avant de viser la fluidité dans les zones comme la ZA du Croissant, le hameau de la Havaudière et le tracé entre Sartilly-Baie-Bocage et Marcey-les-Grèves.

- **Créneaux de dépassement et limitations :**

Une précision a été apportée par le Département sur la présence d'anciens créneaux de dépassement supprimés à la suite d'un accident mortel, et leur possible réintroduction dans le cadre du projet prenant en compte tous les enjeux de la zone.

- **Feux tricolores :**

Les participants ont alerté sur l'urgence de la pose de feux tricolores au croisement de la « route de l'abbaye » et leur rôle dans le projet global de sécurisation de la traversée du hameau de la Havaudière.

- **Bandes multifonctions (BMF) :**

Plusieurs participants se sont questionnés sur la mise à concertation des BMF alors qu'elles seront installées de manière effective. L'équipe projet a précisé qu'un avis pouvait toutefois être exprimé à ce sujet.

- **Impacts environnementaux et humains :**

Une inquiétude a été formulée sur les impacts environnementaux des variantes, notamment sur les zones humides et le recours à la séquence ERC (Éviter, Réduire,

Compenser), avec le constat que « il y aura de la destruction dans tous les cas ». Des participants ont rappelé que « *le rapport de l'Union Européenne sur la biodiversité place l'humain avant tout dans la protection de la biodiversité* », insistant sur la nécessité de prendre en compte le cadre de vie des habitants du hameau du Thar.

- Effet de “sandwich” pour le hameau de la Havaudière :

Préoccupation sur le fait que le hameau pourrait se retrouver « entre deux routes » en cas de contournement, avec des impacts sonores et paysagers importants, appelant à la réalisation de tests de mesure de décibels et à l'intégration d'ouvrages de protection.

- Acquisitions foncières et tracé du contournement :

Questionnements sur la poursuite des acquisitions foncières et la manière dont le contournement viendrait se raccorder sur le giratoire existant. Certains estimant que cela pourrait « *déporter le problème* » vers d'autres zones sans fluidifier efficacement le trafic.

Ces questionnements ont permis d'enrichir les échanges en salle, de mieux appréhender les attentes et inquiétudes locales, et d'alimenter le travail sur les variantes étudiées.

b. Les observations et point de vigilance en salle

Lors des échanges en salle, plusieurs points de vigilance ont été exprimés :

Trafic et sécurité

- Crainte d'une augmentation de la vitesse avec les **bandes multifonctions**.
- Problème de **dépassements dangereux** sur certaines portions.
- **Sécurité des accès riverains** : difficulté pour entrer ou sortir des habitations du hameau de la Havaudière et du Thar à cause de la vitesse des véhicules. Les riverains ont notamment fait part d'une dangerosité sur le secteur
- **La route de l'Abbaye et le Mont Daniel** sont identifiés comme des zones dangereuses par tous les riverains.

Qualité de vie et nuisances

- Inquiétude des riverains sur le **bruit et la pollution** générés par le projet (volonté de certains habitants que le projet contribue à **réduire les nuisances**, pas uniquement à les compenser).
- Crainte d'un “**effet sandwich**” pour la partie nord du hameau de la Havaudière avec une route existante et un contournement rapproché.
- Vigilance sur l'impact **visuel et paysager** des aménagements.

Environnement et zones humides

- Question sur la capacité à éviter ou compenser réellement les impacts sur les zones humides, en lien avec la réglementation environnementale.
- Rappel de certains riverains sur la nécessité de respecter l'art 5 de la charte de l'environnement de sur le droit à un environnement sain.

Concertation et stratégie projet

- Questionnements sur le manque de vision globale, sentiment d'aménagements ponctuels sans cohérence d'ensemble. Certains riverains souhaitent que le Département revienne au projet initial de 2x2 voies
- Des riverains refusent le terme de « variantes » car pour eux les 2 variantes du secteur de la Havaudière doivent se faire en complémentarité.
- Demande de transparence sur les coûts réels incluant acquisitions foncières, compensations, et aménagements liés.

Mobilités douces

- Insistance sur l'intégration des pistes cyclables dans les variantes, souvent oubliées dans les projets routiers.
- Importance de sécuriser les cheminements piétons et scolaires, notamment près des arrêts de ramassage.

7. Contributions et propositions issues du travail sur table

Contributions des carnets de bord :

3 carnets de bords remplis sur 10 distribués.

Question 1 : Quelles sont les points de vigilance à noter ?

Question 2 : Quelles sont les questionnements qui restent en suspens ?

- Retraité, habitant de la commune de St Aubin des Préaux

Réponse à la question 1 :

« Variante n°1 – respect de la loi constitutionnel n°2005-205 de mars 2005 charte relative à l'environnement. Art1 – chacun doit vivre dans l'environnement équilibré et respectueux de la santé. »

Réponse à la question 2 : rien

- Retraité, habitant de la commune de Saint Pierre Langers

Réponse à la question 1 :

« Viaduc : impact sur l'environnement et la biodiversité conséquent. Impact sonore pour les habitants de la Havaudière qui seront entre 2 axes routiers. Coût du projet pour 1,4 km de contournement ? »

Réponse à la question 2 :

« Quelle distance entre le contournement et le hameau de la Havaudière à vol d'oiseau ? Quid des pistes cyclables ? »

- Élu et retraité, habitant de Saint Pierre Langers

Réponse à la question 1 :

« La variante 1 est OBLIGATOIRE pour pallier la longévité des travaux sur la variante 2 minimum 10 ans de travaux. Les feux tricolores sont une demande des élus de la mairie pour améliorer la fluidité et des véhicules débouchant de la route de l'abbaye et faciliter la traversée de la chaussée par les piétons et surtout les scolaires avec un déclenchement « piétons » mixtes avec pistes cyclables. Projet d'un lotissement d'une quinzaine de maisons toutes de l'abbaye – 30 véhicules. »

Réponse à la question 2 :

« Vous n'avez pas évoqué les problèmes liés aux écolos ? minimum 10 ans. »

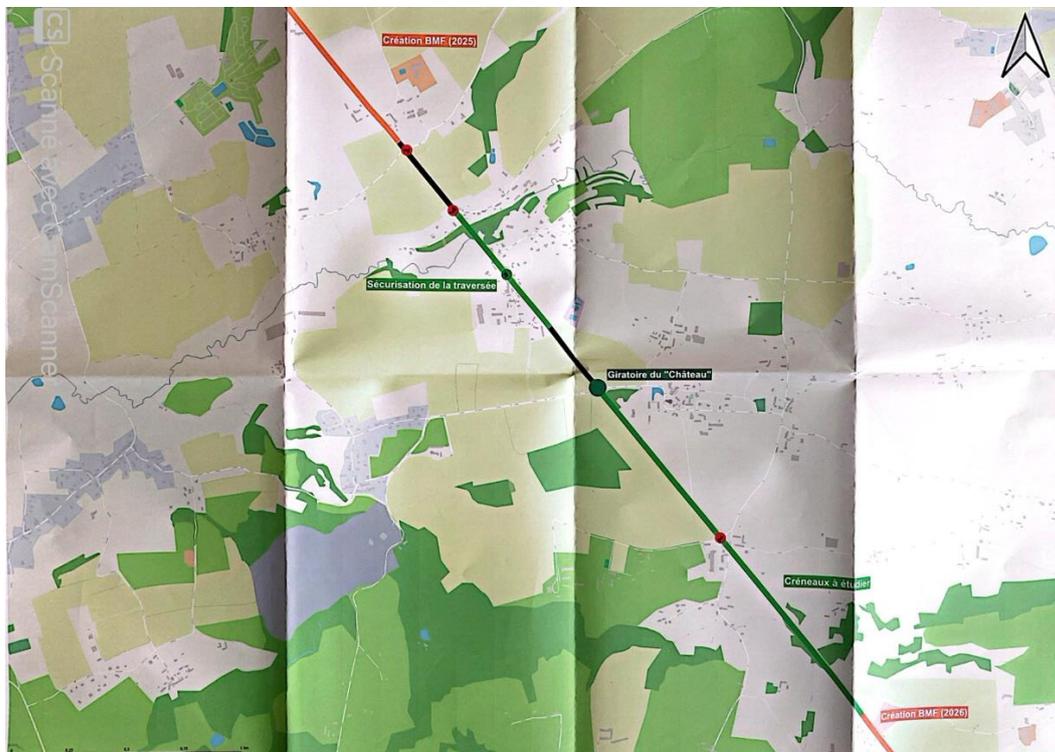
Contributions des cartes et synthèse

Table 1 : 4 personnes présentes sur cette table

Variante	Points positifs	Points négatifs	Questions
Variante A	1 – ok sur la sécurisation du hameau	1- manque 1 giratoire au lieu-dit « le Cran » 2- zone « le Mont Daniel » à sécuriser ++	1 et 2 et 3 – Envisager des pistes cyclables et des airs multimodales
Variante B	1 – Ok pour le giratoire du Cran	1 et 2 et 3 - impacts négatifs sur l'environnement,	1 et 2 et 3 – Envisager des pistes

		humain, naturel, visuel, sonore	cyclables et des airs multimodales
--	--	------------------------------------	---------------------------------------

Variante A



Variante B:



Restitution :

Les participants ont d'abord souligné le manque de précisions techniques nécessaires pour se prononcer de manière éclairée sur chaque variante.

Concernant la Variante A, ils insistent sur l'urgence de sécuriser la traversée du hameau, en particulier sur la route de l'Abbaye et au Mont Daniel, identifiées comme des zones à haut risque d'accidents. Ils recommandent également l'intégration systématique de pistes cyclables ainsi que la création d'aires multimodales afin de favoriser des modes de déplacement diversifiés et durables.

Pour la Variante B, le groupe reconnaît une meilleure adéquation avec les enjeux de fluidité et de gestion du trafic. Toutefois, ils mettent en garde contre les nuisances potentielles (sonores, visuelles et environnementales) générées sur les hameaux actuellement plus isolés de ces nuisances et demandent la réalisation d'une évaluation précise de ces impacts, accompagnée de mesures adaptées visant à les atténuer.

Table 2 : 3 personnes présentes sur cette table

Variante	Points positifs	Points négatifs	Questions
Variante A		Aucune diminution du trafic 1 et 2 - Le bitume s'approche trop près des maisons 4 avec BMF pas de zone piétonne pour que les écoliers se rendent au ramassage de St Pierre	
Variante B		1 à 10 : Giratoire : bouchon en monté. Pourquoi pas sur les terrains déjà acquis par le département 3 et 4 - coût des BMF, entre 8 et 10km sur 2x1m de chaque côté ? Argent gaspillé pour aucun allègement du trafic	

Variante A



Variante B :



Restitution :

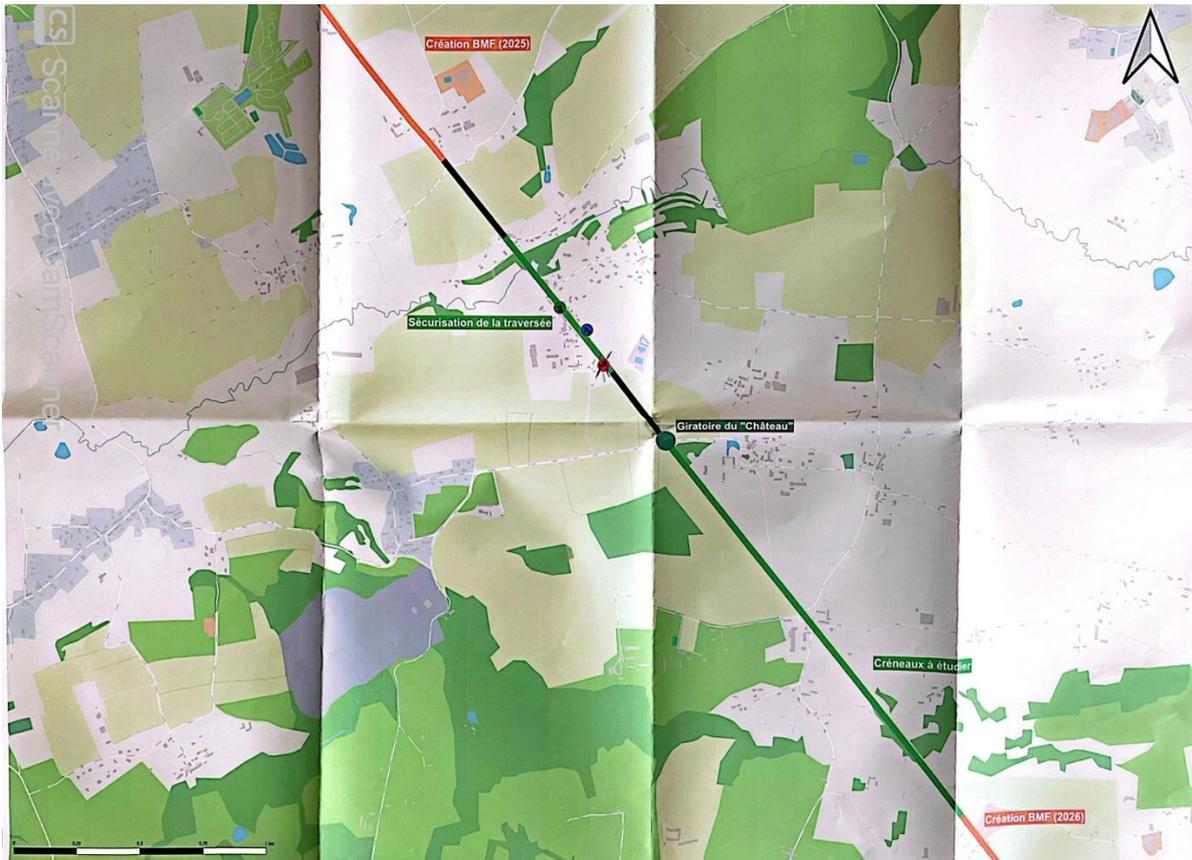
Les participants estiment que la Variante A ne permettrait pas de réduire le trafic et rapprocherait la chaussée des habitations, notamment dans le hameau du Thar. Ils expriment leurs inquiétudes quant au manque d'espaces piétons sécurisés pour les écoliers, en particulier à cause de la présence de bandes multifonctions.

Concernant la Variante B, ils craignent que les giratoires engendrent des ralentissements et des files d'attente, et que la bonne visibilité n'incite pas suffisamment les usagers à emprunter le contournement, ce qui limiterait son efficacité. Ils insistent également sur l'importance de prendre en compte le trafic poids lourds important afin d'éviter une aggravation des congestions. Enfin, ils s'interrogent sur la nécessité d'acquérir de nouveaux terrains alors que le Département en possède déjà, exprimant des préoccupations sur le coût global et la transparence des dépenses.

Table 3 : 2 personnes présentes sur cette table

Variante	Points positifs	Points négatifs	Questions
Variante A	Sécurisation des véhicules et piétons sur la traversée de la Havaudière et route de l'abbaye Projet URGENT	2 – création de pistes cyclables 3- Interdire la circulation aux poids lourds sauf desserte locale	Projet d'un lotissement nouveau PLU d'une quinzaine de maisons route de l'Abbaye (30 véhicules)
Variante B		1 – viaduc : impact visuel sur l'environnement et la biodiversité 2- impact sonore 3- Les habitants de la Havaudière seront entre 2 axes routiers 4 – coût du projet	

Variante A



Variante B :



Restitution :

Les participants considèrent que les deux variantes proposées ne doivent pas s'exclure, mais sont à la fois complémentaires et urgentes, répondant ainsi à une forte demande de la mairie visant à sécuriser la traversée du hameau. Ils ont suggéré l'installation d'un feu tricolore à détection sur la route de la ville, afin de réguler le trafic sans entraver la circulation principale, tout en garantissant la sécurité des piétons, notamment des enfants, au niveau d'un petit pont jugé particulièrement sensible.

Le groupe a également souligné l'importance d'intégrer des pistes cyclables, souvent négligées dans les projets, ainsi que d'interdire le transit des poids lourds, à l'exception des dessertes locales, afin de limiter les nuisances, en rappelant le trafic généré par la carrière voisine.

Enfin, ils ont alerté sur les impacts sonores et visuels potentiels, rappelant que les riverains vivent déjà à proximité de plusieurs axes de circulation. Cela impose une vigilance particulière quant à la qualité de vie et à la cohérence des aménagements envisagés.

Contribution des notations de variantes

Notez les variantes du secteur

NOTEZ DE 1 À 5, A QUEL POINT LA VARIANTE RÉPOND AUX ENJEUX DU SECTEUR
1. Ne répond pas du tout aux enjeux du secteur
5. Répond très bien aux enjeux du secteur.

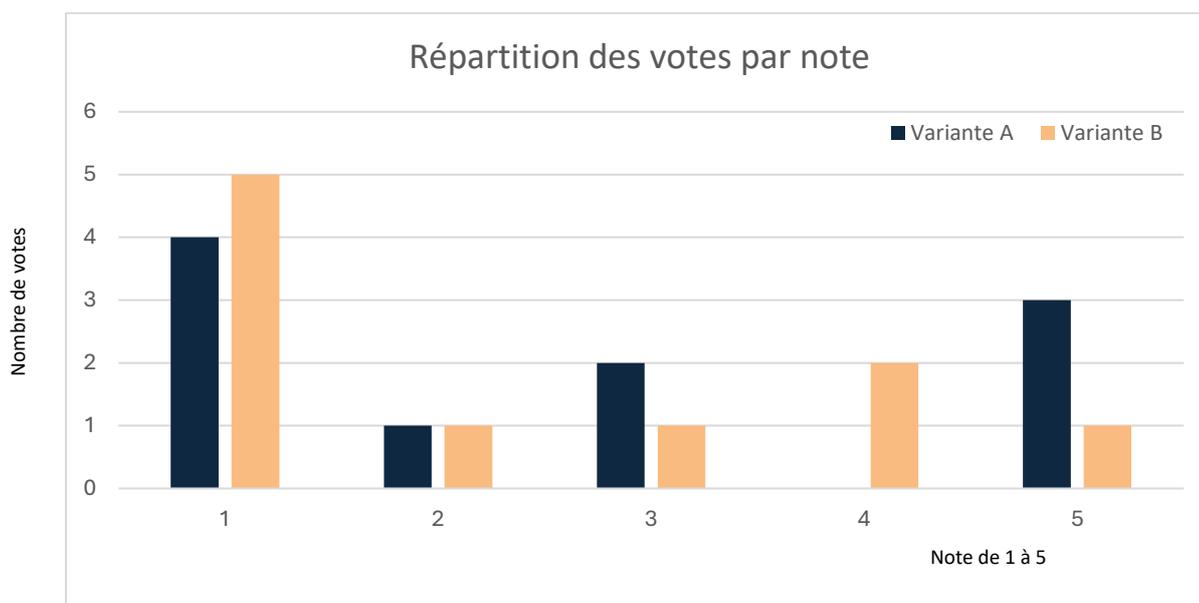
VARIANTE A

1 2 3 4 5

VARIANTE B

1 2 3 4 5

	1	2	3	4	5
Variante A	4 votes	1 vote	2 votes	0 vote	3 votes
Variante B	5 votes	1 vote	1 vote	2 votes	1 vote



Les résultats des votes mettent en évidence la diversité des perceptions des participants quant à la capacité des variantes à répondre aux enjeux identifiés.

La **Variante A** reçoit 4 votes avec une note de 1 (ne répond pas du tout aux enjeux) et 3 votes avec une note de 5 (répond aux enjeux), traduisant une polarisation des avis. Certains jugent qu'elle ne satisfait pas les attentes en termes de sécurité, de fluidité ou d'impact environnemental, tandis que d'autres la considèrent comme une solution adaptée, probablement en raison de sa moindre emprise foncière. Deux votes avec une note intermédiaire de 3 reflètent des positions plus nuancées.

La **Variante B** recueille 5 votes à la note 1, ce qui indique qu'une majorité la juge peu adaptée aux enjeux. Cependant, elle obtient également des votes plus favorables, avec 2 notes à 4 et 1 note à 5, suggérant que certains participants y voient une réponse partielle, notamment en matière de fluidification du trafic, malgré les impacts environnementaux et paysagers perçus.

Globalement, ces résultats révèlent des positions partagées, sans consensus clair sur l'une ou l'autre des variantes. Cela souligne la nécessité de poursuivre les échanges et les études afin de mieux cerner les priorités des participants – sécurité, fluidité, qualité de vie et respect de l'environnement – avant de faire un choix définitif.

Synthèse des contributions :

Les participants ont exprimé leurs points de vigilance, propositions et questions sur les deux variantes étudiées.

○ *Environnement et cadre de vie*

Ils insistent sur le respect de la charte de l'environnement, et la préservation de la biodiversité pour la Variante B. Des inquiétudes concernent les nuisances sonores, visuelles et l'impact sur le cadre de vie, en particulier pour les habitants de la Havaudière, qui craignent un enclavement entre deux axes routiers.

○ *Sécurité routière et poids lourds*

La sécurité routière apparaît centrale, notamment sur la route de l'Abbaye, au Mont Daniel et aux points de ramassage scolaire identifiés comme des zones à risque. Le trafic poids lourds est un point de vigilance, avec une demande de limiter le transit aux dessertes locales pour réduire nuisances et sécuriser les traversées.

○ *Propositions d'aménagement*

Les participants proposent :

- l'installation de feux tricolores,
- la création de pistes cyclables et d'aires multimodales,
- la sécurisation urgente de la traversée du hameau.

Ils suggèrent également d'utiliser les terrains déjà en possession du Département pour limiter les acquisitions foncières et les coûts associés.

○ *Points de questionnement*

Des questions restent en suspens concernant :

- la distance exacte entre le contournement et le hameau,
- l'intégration des pistes cyclables,
- la précision des coûts (acquisitions et compensations),
- la gestion des impacts environnementaux,
- les délais liés aux procédures.

○ *Perceptions sur les variantes*

Variante A : avis partagés, certains la jugent insuffisante sur le trafic et la sécurité, d'autres la trouvent pertinente pour sa faible emprise foncière.

Variante B : avis contrastés, certains la jugent peu pertinente avec un report du problème et des nuisances de « La Havaudière » vers les hameaux plus en recul (Angomesnil, Mesnil Grimeult), d'autres y voient une réponse partielle ou satisfaisante sur la fluidité, malgré les impacts environnementaux et paysagers.

8. Prochaines étapes

Le Département s'est engagé à analyser l'ensemble des contributions recueillies lors de cet atelier, ainsi que celles issues des autres rencontres organisées sur le territoire.

La concertation se poursuivra dans les semaines à venir avec :

- l'organisation de réunions publiques ouvertes à tous,
- et la tenue de permanences en mairie, permettant aux habitants de poser leurs questions et de faire part de leurs remarques.

L'ensemble des documents (présentations, cartes des variantes, synthèses, etc.) sera mis à disposition :

- en ligne sur le site dédié,
- et en consultation dans les mairies concernées.

Les habitants pourront également formuler leurs contributions à tout moment durant la période de concertation, soit en ligne, soit en mairie, afin de garantir à chacun la possibilité de s'exprimer selon ses disponibilités.

À l'issue de la concertation, un bilan sera établi par les garants de la CNDP et rendu public. Il présentera l'ensemble des contributions et des points de vue exprimés. Le Département s'engage à y répondre de manière détaillée dans son rapport, afin d'expliquer comment ces contributions auront été prises en compte dans l'élaboration du projet et le choix des variantes retenues.