

PROJET  
D'AMÉNAGEMENT  
ROUTIER – GRANVILLE  
AVRANCHES

Concertation préalable sous  
l'égide de la CNDP

Du 23 juin au 22 septembre 2025

COMPTE RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE

3 Juillet 2025 – GRANVILLE – 19H35 / 22H15

Cité des Sports de Granville

## 1. Contexte de la réunion publique

### a. Objet de la réunion publique

Dans le cadre de la concertation préalable menée par le Département de la Manche, une réunion publique s'est tenue le 3 juillet 2025 à la Cité des Sports à Granville, de 19H35 à 22H15. Cette concertation concerne le projet de modernisation de l'axe routier Granville-Avranches, qui vise à améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements tout en répondant aux enjeux d'aménagement du territoire.

Sur recommandation des garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), le Département organise plusieurs temps d'échanges, dont des réunions publiques, afin d'informer le public et de recueillir les avis des usagers, riverains, élus et acteurs locaux. La première réunion s'est déroulée à Avranches et les prochaines réunions publiques se tiendront à la rentrée.

L'objectif principal de cette réunion à Granville était de présenter les éléments de contexte du projet, les objectifs poursuivis par le Département, les variantes d'aménagement à l'étude, ainsi que les éléments de méthode de la concertation, tout en laissant une large place aux échanges avec le public.

### b. Déroulé de la réunion publique

Après une introduction par les élus du Département et les garants de la CNDP, et une présentation du cadre de la concertation et ses modalités de participation par l'animatrice, la Direction des routes a présenté les grandes lignes du projet, les enjeux du territoire, les secteurs concernés et les variantes étudiées dans chacun. A noter, un film présentant le projet et l'ensemble des variantes a été diffusé dans le cadre de la présentation.

La dernière partie de la réunion a été consacrée à une séance de questions-réponses, permettant aux participants d'exprimer leurs observations, leurs inquiétudes, leurs propositions et leurs attentes vis-à-vis du projet.

Cette concertation préalable, organisée conformément au Code de l'environnement, se déroule du 23 juin au 22 septembre 2025. Elle a été annoncée via plusieurs canaux :

- délibération du Conseil départemental de la Manche,
- site internet dédié à la concertation ([concertation-grandvilleavranches.fr](http://concertation-grandvilleavranches.fr)),
- campagne de communication (affichage local, presse quotidienne régionale, envois ciblés),
- relais dans les publications officielles et communales.

A noter : un verbatim intégral des échanges sera joint au bilan de la concertation, en complément de ce compte rendu synthétique.

## 2. Audience

La réunion a réuni environ 250 participants.

### *Les élus du Département de la Manche*

- M. Axel Fortin-Larivière, Vice-président en charge des déplacements du Département de la Manche
- Mme Valérie Nouvel, Vice-présidente en charge de la transition et de l'adaptation au changement climatique du Département de la Manche

### *Les services du Département de la Manche*

- M. Olivier Zamouth, Directeur général adjoint Nature et Infrastructures
- M. Olivier Thirion, Directeur des routes

### *Les garants de la CNDP*

- Mme Sophie Marie, garante désignée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)
- M. Bruno Boussion, garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

### *L'équipe d'animation et de concertation*

- M. Pascal Beaumard, animateur de la réunion, Agence État d'Esprit
- M. Trévor Rideau, co-animateur, Agence État d'Esprit
- Mme. Noémie Moyabat, co-animatrice, Agence État d'Esprit

## 3. Introduction de la réunion

Mme Valérie Nouvel, vice-présidente en charge de la transition et de l'adaptation au changement climatique ouvre la réunion publique. Elle souligne que le Département a souhaité que ce projet réponde aux enjeux du territoire tout en s'inscrivant dans les objectifs de transition. Elle insiste sur le fait que le Département a fait le choix d'une concertation ouverte et accompagnée de garants de la CNDP. Elle exprime sa volonté que cette démarche permette de dégager des pistes concrètes, dans un esprit de co-construction, que ce projet n'est pas un projet arrêté.

La parole est ensuite donnée aux garants de la Commission nationale du débat public (CNDP). Mme Sophie Marie rappelle que les garants ne sont pas là pour défendre le

projet, mais pour garantir la qualité et la transparence de la concertation. Elle précise que leur rôle est de s'assurer que l'ensemble des informations sont bien mises à disposition du public, que les points de vue divergents peuvent s'exprimer, et que les échanges seront restitués dans un bilan impartial.

Elle complète en rappelant que la concertation s'inscrit dans le cadre du Code de l'environnement, et que chaque citoyen peut s'exprimer, quelle que soit sa position. Il invite les participants à ne pas hésiter à poser leurs questions, même critiques, et indique que toutes les contributions seront prises en compte dans le bilan final.

En conclusion de ce propos introductif, M. Axel Fortin-Larivière, vice-président en charge des déplacements au Département de la Manche, a pris la parole. Il a rappelé que le rôle du Département est d'adapter en permanence les infrastructures aux évolutions du territoire, des modes de vie et de déplacement, tout en appliquant les lois votées par le Parlement. Il a insisté sur l'importance d'écouter les habitants, considérant que ce sont eux qui vivent le quotidien des déplacements et connaissent leur territoire, même si des experts accompagnent le Département dans ses réflexions.

#### 4. Présentation du cadre de la concertation

M. Pascal Beaumard, de l'agence de concertation publique État d'Esprit, mandatée par le Département, a présenté le cadre et les modalités de la concertation préalable. Il a rappelé que celle-ci, organisée sous l'égide de la CNDP avec deux garants, vise à permettre aux habitants, élus, usagers et acteurs économiques de s'informer, d'exprimer leurs avis et d'enrichir le projet. Il a précisé que la concertation se déroule sur plusieurs mois, jusqu'au 22 septembre 2025, avec un dispositif multicanal : courriers ciblés, flyers distribués sur les marchés, affichage, spots radio, mise à disposition de dossiers dans les mairies et sur le site internet du Département. Des moments d'échanges directs sont également proposés avec quatre réunions publiques, six ateliers thématiques et géographiques, ainsi que des permanences en mairie permettant à chacun de poser des questions, y compris sur des situations individuelles.

M. Olivier Thirion, directeur des routes du Département de la Manche, est revenu sur l'historique du projet de modernisation de l'axe Granville-Avranches, rappelant que des études ont été engagées de longue date et qu'une première déclaration d'utilité publique a été obtenue en 2006, permettant notamment les déviations de Sartilly et Marcey-les-Grèves. Il a expliqué qu'en 2021, la demande d'autorisation environnementale du projet de 2x2 voies a été rejetée par l'État, en raison notamment des enjeux liés aux zones humides, ce qui a conduit le Département à repenser le projet pour le rendre plus adapté, phasé, et respectueux des enjeux environnementaux tout en répondant aux besoins de circulation. Il a insisté sur le fait que le projet présenté n'est pas figé et que la concertation a pour objectif de partager le diagnostic, d'examiner collectivement les

variantes étudiées et d'identifier les points de vigilance, afin de décider ensemble des suites du projet.

M. Beaumard a conclu en rappelant que toutes les contributions et propositions exprimées seront prises en compte dans le bilan de la concertation, qui sera produit par les garants et permettra au Département de décider des orientations à retenir en toute transparence vis-à-vis des habitants.

## 5. Présentation des grandes lignes du projet

M. Olivier Thirion, directeur des routes au Département de la Manche, a présenté les grandes lignes du projet de modernisation de l'axe Granville-Avranches, rappelant que cet axe supporte des trafics importants et connaît une forte saisonnalité. Il a indiqué que le projet vise à améliorer la sécurité routière sur les secteurs accidentogènes, à fluidifier la circulation et à fiabiliser les temps de parcours, tout en renforçant l'attractivité économique et en limitant l'impact sur l'environnement grâce à l'application de la démarche "éviter-réduire-compenser".

Le projet se concentre sur trois secteurs prioritaires : la zone d'activités du Croissant, le secteur de La Havaudière et le secteur entre Sartilly-Baie-Bocage et Marcey-les-Grèves, avec plusieurs variantes d'aménagement mises en débat dans le cadre de la concertation.

Après la diffusion d'une vidéo de présentation, disponible sur le site de la concertation, M. Thirion a précisé que le scénario préférentiel est estimé à 92 millions d'euros et reste ouvert à arbitrage en fonction des retours de la concertation. Il a enfin rappelé que les études d'impact et autorisations nécessaires seront engagées après la concertation si le Département décide de poursuivre la démarche, certaines emprises étant déjà maîtrisées tandis que d'autres acquisitions pourraient être nécessaires.

## 6. Résumé des échanges avec la salle

Les échanges avec la salle ont été restitués de manière structurée autour de quatre thèmes centraux :

1. La mémoire de l'ancien projet 2x2 voies face aux variantes proposées ;
2. Développement économique et attractivité territoriale ;
3. Environnement, cadre de vie, et santé des riverains ;
4. Mobilités alternatives (mobilités douces, covoiturage, ferroviaire)

Chaque question posée a reçu des réponses claires et argumentées de la part des représentants du Département et des intervenants, permettant d'éclairer les participants sur les enjeux du projet. Ce traitement thématique assure une meilleure lisibilité des débats et valorise la diversité des points de vue exprimés tout en mettant en avant la volonté du Département de répondre de manière transparente et pédagogique

aux attentes et aux interrogations des habitants. À titre de transparence et de traçabilité, le **verbatim complet des interventions et des réponses est également publié sur le site de la concertation** et pourra être consulté par toute personne souhaitant reprendre le détail exhaustif des échanges.

### **Thème 1 – la mémoire de l’ancien projet 2x2 voies face aux variantes proposées**

De nombreuses interventions ont exprimé un fort attachement au projet initial de 2x2 voies entre Granville et Avranches, jugé nécessaire pour répondre aux embouteillages et soutenir le développement économique du territoire. Plusieurs participants ont fait part de leur frustration face à l’abandon de ce projet, ils demandent à ce titre son inscription comme quatrième option dans la concertation et rappelant le soutien unanime exprimé récemment par des élus et parlementaires pour relancer la 2x2 voies.

Le Département a répondu que ce projet avait été interrompu par l’État pour des raisons réglementaires, malgré la volonté initiale du Département de le réaliser, et qu’il ne faisait donc plus partie des options étudiées. Il a précisé que relancer une 2x2 voies nécessiterait de reprendre des études longues et complexes, sans garantie d’autorisation, alors que les besoins sur l’axe nécessitent d’agir rapidement. Le Département a souligné que cette concertation restait le lieu pour exprimer toutes les positions, tout en confirmant que le projet actuel privilégie des aménagements progressifs sur l’existant.

#### **Questions de la salle :**

- Question liée à l’intégration d’une 4<sup>ème</sup> option dans le projet avec la 2x2 voies

*« Vous avez évoqué tout à l’heure le fait qu’il y avait une liste d’options qui était de trois et qui n’est pas figée. Pourquoi ne pas mettre en quatrième option la deux 2x2 voies ? »*

- Question liée à la comparaison avec le projet initial de 2x2 voies

*« Ce qui serait bien, quand même, dans le projet, c’est de pouvoir mettre la solution initiale et de voir ce qu’elle apportait. Parce que là, on nous propose trois solutions, trois dossiers, trois variantes, c’est très bien, mais on n’a jamais en face le projet initial de 2x2 voies pour comparer réellement ce qu’on perd et ce qu’on gagne. Parce que là, on nous impose trois dossiers parce que ça arrange peut-être les choses, mais on ne met jamais en face le projet initial de 2x2 voie. Donc j’aimerais savoir pourquoi, aujourd’hui, le département l’abandonne aussi vite alors qu’on sait tous que si on veut y aller, on peut le faire. »*

- Question liée au sentiment de frustration sur l’absence de réalisation de la 2x2 voies

« Sentiment de frustration puisque depuis ma naissance j'entends parler d'un projet d'une voie rapide qui répond clairement aux attentes des usagers des riverains, des entreprises, de nos artisans. Sans que celui-ci n'aboutisse jamais. »

- Question plaidoyer pour la 2x2 voies face aux embouteillages

« Moi, je suis pour directement la 2x2 voie Granville jusqu'à Avranches pour tout ce qui est maintenant à l'heure actuelle. C'est nécessaire vu les embouteillages que l'on voit aussi bien sur la route de Villedieu que sur la route d'Avranches. »

- Question liée aux soutien unanime des élus pour relancer le projet de 4 voies

« Nous avons été informés de ça en chambre. Nous avons l'ensemble des parlementaires, sénateurs et l'Assemblée nationale en présence la semaine dernière à Coutances qui venez nous rapporter leur démarche auprès du ministère des Transports, où ils étaient accompagnés du président Morin, du département, où, à l'unanimité, à l'unanimité, l'ensemble de nos élus sont pour le redémarrage, y compris le ministre du Transport, du projet de 4 voies 2006. »

#### Réponse du Département :

- Réponse d'Olivier Thirion : Directeur des routes

« Le projet a été abandonné à la suite de la décision de l'État, donc l'option ne fait pas partie du dossier puisqu'elle n'en fait pas partie. Forcément, c'est un autre projet, une de la 2x2 voies. »

« Sur le sujet de la comparaison à la 2x2 voies, je ne sais pas si ça vaut le coup que j'y réponde, puisque j'ai déjà répondu tout à l'heure. »

« Sur le sujet juste de l'histoire, le giratoire de l'hôpital évoqué tout à l'heure, là-dessus on a réalisé un giratoire provisoire à la suite de la mise en service de la voie verte sur la route de la crête puisqu'on a été obligé de supprimer une voie de circulation sur la route de la crête, donc un giratoire provisoire qui a été mis en place. On a versé. Donc on a commencé avec la commune de Granville en fin d'année dernière. On leur a versé un peu plus de 200 000 euros pour qu'ils réalisent ce giratoire. La commune de Granville va réaliser ce giratoire sous sa maîtrise d'ouvrage avec une grosse partie de financement du département à partir de la fin de cette année et tout début d'année prochaine. »

- **Réponse de Valérie Nouvel :** Vice-présidente en charge de la transition et de l'adaptation au changement climatique du Département de la Manche

« Je rappelle qu'il y avait une DUP pour une 2x2voies et ensuite des demandes d'autorisation environnementale par tronçon et que le département a eu la volonté d'avoir cette 2x2voies, a eu la volonté de commencer à construire des tronçons. La partie de Marcey en est la preuve et que c'est au moment où on a déposé un nouveau tronçon, qu'en fait, l'État, pour des questions réglementaires, a signé la fin de la partie. Il y a eu changement des règles du jeu en cours de partie. Ce qui fait qu'en fait le projet s'est arrêté. »

« C'est bien l'objet de la concertation, je l'ai dit tout à l'heure, de vous entendre là-dessus. »

« Je pense que cette clarification est importante parce qu'il ne faut pas oublier que ce n'est pas tout d'un coup le département qui a dit non, on ne fait plus la route. En fait, ce projet est tombé pour une évolution réglementaire. »

- **Réponse d'Axel Fortin-Larivière :** Vice-Président au Département en charge des déplacements

« Une dame nous a dit "Mettez-vous au travail". Mais oui, très clairement, moi, je n'étais pas là quand en 2017, le contournement de Marcey a été inauguré. Mais je rappelle effectivement que le département, en termes de grand axe de ce type-là, ce sont un peu les dernières routes un peu importantes que le département a pu faire. »

« Une chose est certaine, c'est que ça réglerait effectivement beaucoup de problématiques, mais encore faut-il qu'on ait l'autorisation de le faire. »

« Et aujourd'hui, si on devait se relancer dans des études d'abord, il faudrait reprendre toutes les études en cours, tous les chiffres. On ne pourrait pas proposer un dossier l'année prochaine, ça prendrait encore beaucoup de temps. Et pendant ce temps-là, il faut qu'on fasse des choses sur l'axe existant. »

## Thème 2 – Développement économique et attractivité territoriale

Des interventions ont souligné l'importance de l'économie dans les choix d'aménagement, rappelant le besoin d'accompagner le développement d'un territoire attractif comme Granville Terre-et-Mer et de répondre aux besoins futurs en salariés et en logements. Plusieurs participants ont plaidé pour que le projet contribue à la fluidité des déplacements, au service des entreprises, du tourisme et de l'emploi, certains appelant à engager un aménagement utile pour les cinquante prochaines années.

Le Département a répondu que le projet s'inscrivait dans une logique d'intérêt général, intégrant à la fois les données économiques et les impératifs environnementaux. Il a précisé que les besoins exprimés par l'agence Attitude Manche, ainsi que les évolutions démographiques, étaient pris en compte dans les analyses, tout en rappelant que le rôle du Département est de garantir un aménagement équilibré du territoire, en lien avec les collectivités et en tenant compte des enjeux de développement local.

### Questions de la salle :

- Question liée à la nécessité de répondre aux besoins en salariés et en logement pour le développement économique :

*« En 2050, que se passe-t-il ? Ce n'est pas moi qui le dis, c'est l'agence Attitude Manche. Je vais m'arrêter au... je ne vais pas tout vous lire. Je prends Granville, Coutances. J'ai un besoin de 35.800 salariés supplémentaires qui sont annoncés. Un besoin actuel. Je ne parle pas de nouvelles entreprises. En 2050, j'ai un besoin de 35.800 salariés avec leurs familles, etc., avec les logements nécessaires. »*

- Question liée à l'importance de l'économie dans les choix d'aménagement

*« Moi, je veux aborder surtout le côté économique des choses, parce qu'on a quand même un tissu économique très fort, beaucoup d'entreprises sur le secteur, de belles entreprises, et ces entreprises, tous les jours, reçoivent de la matière première pour travailler, Et lorsque cette matière première est, bien sûr, transformée, il faut qu'elle reparte. »*

- Question plaidoyer pour ne pas oublier le rôle de l'économie dans l'avenir du territoire

*« Il faut aussi parler des biens, il faut aussi parler des entreprises et il faut surtout les inclure, parce que dans une région et dans un territoire, qu'est-ce qui fait fonctionner avant tout le système ? C'est l'économie. »*

- Question liée à la fluidité des déplacements pour le tourisme et l'économie

« Le tourisme, il va en avoir ras-le-bol s'il faut qu'il fasse l'escargot sur les routes. Et surtout, son non-sécurité. Alors la 2<sup>e</sup> voie, vous pouvez la faire, ça fait 40 ans que vous en parlez, il est temps de vous mettre au boulot. »

- Question plaidoyer pour relancer un projet utile pour les cinquante prochaines années

« Je vous demande juste une chose. On a la possibilité de repartir sur un projet qui va nous amener pour 50 ans. »

- Question plaidoyer pour reconnaître le territoire de Granville Terre et Mer comme territoire attractif à accompagner

« Je voudrais que le territoire de Granville Terre-et-Mer soit enfin reconnu pour ce qu'il est et mérite l'attention de ce territoire qui continue à se développer et ne soit pas perçu par certains, comme un territoire qui, par son développement, vient compliquer la vie de ceux qui doivent l'aménager. »

#### Réponse du Département :

- **Réponse de Valérie Nouvel :** Vice-présidente en charge de la transition et de l'adaptation au changement climatique du Département de la Manche

« Je voudrais insister, avant qu'on rentre sur des points techniques, sur la notion d'intérêt général. Parce que je vous rappelle que quand nous, on est 54 élus dans l'Assemblée départementale, l'intérêt général, c'est nous qui devons le porter, parce qu'à un moment donné, vous avez voté pour des conseillers départementaux en vous disant je pense que ces personnes sont à même de me représenter pour mener des projets dans la Manche. Donc cette notion... Mais cet intérêt général, c'est ce qui guide l'ensemble des élus. »

« Je vais juste rebondir sur deux points très rapidement. Sur les contributions, vous nous disiez, s'il n'y a pas de contribution, pesez-vous la question, c'est que les gens n'en veulent pas. En fait, nous, on a besoin de savoir aussi que vous n'en voulez pas. Donc il faut, dans tous les cas, comme l'a rappelé le garant, exprimer, en fait, votre position. Nous, on vous a dit que c'est une proposition de projet, donc l'expression en latin. »

« Sur la partie socio-économique aussi, pour compléter les propos de Valérie Nouvel, Alors déjà, il y a un dossier sur les dossiers

téléchargeables, il y a une étude socio-économique où on est plutôt sur du factuel sur à quoi ressemble le territoire aujourd'hui. »

« Déjà, pour être très clair, L'attitude Manche, c'est l'agence d'attractivité du département. Donc en fait, il y a un lien total entre le département et L'attitude Manche. Donc vous pensez bien que toutes les données économiques qui ont été rappelées, elles sont intégrées dans le projet. »

« Mais comme je vous l'ai dit tout à l'heure, dans le projet, il n'y a pas que des données économiques. Donc il y a ces données économiques, il y a toutes les données environnementales qui ont été rappelées de changements climatiques et d'évolution du climat, que vous êtes tous particulièrement sensibles en ce moment. Donc en fait, c'est bien ça le projet. »

« Parce qu'en fait, dans les compétences du département, il y a l'aménagement du territoire. C'est la loi qui le dit. Et donc, en fait, on doit être présent pour garantir une équité de développement de services sur le territoire départemental. »

- **Réponse d'Olivier Thirion : Directeur des routes du Département**

« Sur le développement économique, tout à l'heure, il y avait une diapo qui... il n'a pas été oublié, puisqu'il y avait une diapo qui présentait bien toutes les zones d'activité du secteur. Et comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a le document d'études socioéconomiques qui présente tout ça dans les moindres détails, avec les évolutions de population qui sont basées sur les documents de planification et sur les derniers recensements INSEE, comme je l'ai dit tout à l'heure. Donc ce volet-là n'a pas été oublié. »

« On prend en compte l'ensemble des zones urbanisables et des projets prévus à ce jour par les différentes collectivités. »

- **Réponse d'Axel Fortin Larivière : Vice-président en charge des déplacements du Département de la Manche**

« Juste pour dire qu'aujourd'hui, il est aussi très important, en dehors de tous les contournements et des solutions qu'on vous a proposées, d'aller, et on a la capacité de le faire, très vite, sur des aménagements sur l'existant, refaire les couches de surface, à la Havaudière ça

devient critique, d'accord, prévoir effectivement ou développer plus d'air de covoiturage, les aménager différemment. »

### Thème 3 – Environnement et nuisances

Des interventions ont exprimé des préoccupations fortes concernant les nuisances sonores, la qualité de vie et la santé des habitants vivant le long de l'axe, ainsi que les impacts environnementaux et climatiques des infrastructures routières. Certains participants ont alerté sur le risque de déplacer les nuisances vers d'autres hameaux avec les déviations, tandis que d'autres ont questionné la gestion des zones humides, soulignant leur rôle et la faisabilité de leur compensation dans le cadre des projets.

Le Département a répondu que le projet s'inscrivait dans une logique « éviter, réduire, compenser » et que la préservation des zones humides constituait une priorité, en recourant à des solutions techniques comme les ouvrages d'art lorsque nécessaire. Il a précisé que les études environnementales, incluant les nuisances sonores, la qualité de l'air et les impacts sur la santé des riverains, guidaient les choix d'aménagement, tout en confirmant que ces données étaient suivies régulièrement dans le département. Le Département a également rappelé que ses décisions visaient à garantir un aménagement équilibré du territoire tout en prenant en compte les enjeux environnementaux et sanitaires.

#### Questions de la salle :

- Question liée aux nuisances sonores et à la qualité de vie des riverains

*« On vit là. Et le bruit, c'est insupportable. Cet été, il a fait chaud, très chaud, et on n'a pas pu dormir les fenêtres ouvertes. Super. Bravo. Vive la clim ! Voilà où on en est. On nous demande de fournir des efforts pour l'environnement, et nous, on est obligés de fermer les fenêtres ou de mettre la clim à cause du bruit des voitures. C'est ça aussi, la réalité des riverains. »*

- Question liée aux préoccupations de santé des riverains

*« Moi, je me préoccupe de ma santé, puisque j'ai des problèmes de santé. Et je voudrais savoir que vous comptez faire pour nous, riverains, qui ont des problèmes de santé, comme moi, j'ai eu un cancer, je suis asthmatique. Dites-moi ce que vous comptez faire. »*

- Question liée à la santé des habitants exposés aux nuisances routières

*« Vous nous parlez de trafic, de fluidité, de développement économique, mais est-ce qu'on se pose la question de la santé des habitants qui vivent le long de ces axes ? Et tous les gens qui à la Havaudière, à la Maréchalerie et au Croissant en vivent et en absorbent tous les jours, est-ce qu'on parle de la santé de ces gens-là ? Parce que ce sont eux qui subissent, ce sont eux qui respirent ces pollutions tous les jours, et ce sont eux qui finissent malades. »*

- Question liée aux déplacements des nuisances vers d'autres hameaux avec le contournement dans le secteur de la Havaudière

« Si le contournement voit le jour, c'est-à-dire la solution B, la déviation va passer à moins de 400 m de chez moi. Et donc, ça va impacter tout un village qui n'est pas matérialisé sur les plans que vous avez montrés. »

« Clairement, pour terminer, je comprends le sentiment des gens de la Havaudière qui sont gênés par les nuisances, mais si c'est pour déplacer le problème et impacter trois villages derrière, Angomesnil, toute la route du Guigeois et Lézeaux, C'est déplacer le problème, et ça va impacter les gens de toute manière, les habitants. »

- Question liée à l'impact environnemental des infrastructures routières

« Oui, et bien moi aussi je veux bien me transporter jusqu'en 2050, mais là il faudra que... mais pas pendant 10 minutes. Non, pas pendant 10 minutes. Par contre j'ai entendu pendant 10 minutes. Donc en 2050 il fera beaucoup plus chaud. Voilà. Et les transformations climatiques, ça atteint tout le monde, déjà aujourd'hui. Et les grêles et les incendies, aujourd'hui, c'est en Grèce, etc. Comme j'ai pas beaucoup de temps, je développe pas. Les terres agricoles, je crois qu'en 10 ans, il y a un département en France qui disparaît sous, justement, tout ce genre de situation. »

- Question liée aux zones humides et impacts environnementaux

« On a parlé des zones humides. Mais sur le niveau de ces voies-là ce sont surtout des cours d'eau et des rivières souterraines. Il n'y a pas tellement de zone humide comme vous le précisez. »

- Question plaidoyer sur la faisabilité technique de compenser les zones humides

« Je ne vais pas dire que c'est simple. On vous le dit depuis 3 ans, 3 ans et demi. Mais par contre, on a la possibilité de faire quand même, c'est pas les zones humides. Faut pas fantasmer dessus. Sur cette partie-là, c'est quand même que des zones qui sont ce sont que des zones qui sont cultivées aujourd'hui, hormis le bassin de la Sègue, qui est une rivière sur laquelle on passe par-dessus. Et pour la Havaudière, le bassin de du Thar. Donc, ça veut dire simplement qu'il y a des zones humides plus compliquées à traiter que d'autres. Donc, on les compense, on les restaure. Il y a des moyens techniques pour arriver à trouver cet équilibre dont vous parliez Madame Nouvel, c'est l'équilibre entre résoudre le problème humain et résoudre et s'attaquer aux problèmes écologiques. »

### Réponse du Département :

- Réponse de Valérie Nouvel : Vice-présidente en charge de la transition écologique du Département de la Manche

« Dans la Manche, on a une caractéristique, c'est que l'ensemble de nos ressources en eau potable, ce sont des eaux superficielles. Ce

sont à la fois les cours d'eau et tous les champs autour qui jouent un rôle d'éponge quand il pleut. C'est la richesse de la Manche. Il y a des endroits où il n'y a que des rivières et l'eau est dans des nappes phréatiques souterraines. Dans la Manche, ce n'est pas le cas. C'est pour ça qu'on est très attentifs à cette dimension-là. »

« Et là, sur le périmètre, tous les champs, vous voyez au printemps un peu des agents, etc. C'est parce qu'ils ont un gros rôle d'éponge pour stocker de l'eau, pour après fabriquer l'eau potable qu'on puise au niveau des rivières. »

« Et je voulais revenir sur Marcey, où vous me disiez, finalement, s'il y a une déviation, On ne l'apprendra pas comme à Marcey, on continuera à passer par Marcey. Je vous fais juste un petit point sur ce qui s'est passé la semaine dernière où on était beaucoup plus proche de Marcey puisqu'on était en Réunion à Avranches. Et effectivement, on en a parlé du fait que cette déviation, actuellement, elle est sous-utilisée. C'est une réalité, on enregistre les trafics. Par contre, quand je vous disais tout à l'heure que les routes sont dynamiques, on travaille, on continue à le faire pour aménager Marcey, pour faire en sorte que, justement, il y ait moins de passages dans Marcey, moins de traversées, et qu'on ait vraiment un report sur cet axe. »

« Parce qu'en fait, dans les compétences du département, il y a l'aménagement du territoire. C'est la loi qui le dit. Et donc, en fait, on doit être présent pour garantir une équité de développement de services sur le territoire départemental. »

« Donc sur la santé des personnes, madame, vous savez que le département est soumis tous les ans à des analyses du bruit, de la pollution. Donc on est en surveillance permanente de ce qui se passe autour des axes. Et c'est ça aussi qui nous guide. »

« Tout à l'heure, on vous a parlé des impacts acoustiques. On les prend en compte. Au niveau de la première étude, on a un certain nombre de résultats que l'on est obligé réglementairement d'affiner quand on dépose le dossier ensuite enquête publique. Donc ce sont des données qui sont tout à fait séparées, prises en compte par le département. »

« Je rappelle que des prix Nobel beaucoup plus brillants que moi ont dit que la planète, elle allait s'en sortir, l'humanité, c'était moins sûr. Donc je pense que les deux sont indissociables. »

- Réponse d'Olivier Thirion : Directeur des routes du Département

« Sur le sujet des bandes multifonctions, vous pouvez regarder un page 30 du dossier de concertation, il y a une comparaison de l'accidentologie sur l'axe Avranches-Granville qui est un peu supérieur à celle d'autres axes du secteur et on voit bien d'ailleurs sur cette analyse-là, si on prend en compte ce qu'on appelle la densité d'accidents, c'est le nombre d'accidents qu'on a par an et par kilomètre, donc c'est un facteur statistique s'il est ce qu'il est, donc on parle bien d'accident corporel. »

« Sur des routes où on a des bandes multifonctions au niveau du département, donc la RD 924, Villiers-les-Poids-de-Grandville, et la RD 972 Saint Lo-Coutances, on est sur des taux d'accident un peu inférieurs, 0,14, 0,15, alors qu'on est sur 0,19 entre Avranches-Granville, donc on a quand même un taux d'accident un peu inférieur sur les routes où on a des Bandes multifonctions. »

« Sur le cadre de vie, dans l'analyse multicritères que vous avez, je n'ai pas détaillé, mais dans l'analyse multicritères, c'est un régime que je vous ai mis tout à l'heure, il y a bien ces paramètres-là qui sont pris en compte. Il y a la qualité de l'air, il y a l'ambiance sonore. Il y a au moins ces trois critères-là. Améliorer la qualité de l'air et la santé des riverains, réduire les émissions de gaz à effet de serre et des particules fines et résorber les points noirs acoustiques au droit des habitations. »

« Sur la pollution, c'est un peu proportionnel au trafic autant sur le bruit on peut faire des choses assez simples du style mur anti-bruit ou des choses comme ça autant sur l'air c'est vrai que c'est un peu plus compliqué à partir du milieu du trafic on est un peu en manque de solutions. »

« Une zone humide, c'est une zone qui est très importante. C'est un puits de carbone. C'est une zone qui est très importante, notamment par rapport au réchauffement climatique. On va chercher à la préserver au maximum parce qu'en plus, on sait que pour compenser des zones humides ancrées à d'autres endroits, ça va être très, très

compliqué à retrouver une zone de même qualité. Donc on va chercher tout simplement à l'éviter en passant à côté. »

« Si on n'arrive pas à passer à côté, parce qu'il y a divers paramètres qui font qu'on a des habitations à côté, on a des espèces protégées, on a tout ce qu'on veut, on va être obligé de passer sur la zone humide. La chose qu'on va chercher à faire, c'est réduire les impacts. Donc, par exemple, ça va être passé, pourquoi pas, avec un ouvrage d'art, un viaduc. On n'aura plus que l'impact des piles. On va réduire l'impact sur la zone humide. »

« Et c'est seulement une fois qu'on a démontré qu'on ne pouvait ni éviter ni réduire qu'on peut aller compenser sachant que c'est en général c'est pas la compensation à un pour un parce que d'un point de vue qualitatif on a du mal à recréer des zones humides qui ont le même effet donc forcément d'un point de vue quantitatif il va falloir qu'on augmente la surface par rapport à la compensation, mais le processus de compensation n'arrive qu'en fin de phase. »

« On ne peut pas dire on va tracer une route au milieu de la zone humide, ce n'est pas grave, de toute façon on compensera à la fin. Non, il faut démontrer qu'on a bien évité et qu'on a bien réduit les effets et à la fin seulement on peut parler de compensation. »

#### **Thème 4 – Mobilité et développement économique**

Des interventions ont porté sur la nécessité de développer les mobilités alternatives à la voiture individuelle, incluant le covoiturage, le ferroviaire et les mobilités douces. Certains participants ont souligné le potentiel de réduction du trafic grâce au covoiturage et ont plaidé pour le renforcement de l'offre ferroviaire, tandis que d'autres ont alerté sur les coupures créées par les contournements pour les piétons et cyclistes, questionnant la prise en compte de la continuité des déplacements doux dans les projets routiers.

Le Département a répondu que les questions de mobilités douces, de covoiturage et d'alternatives à la voiture étaient prises en compte dans le projet, rappelant que plus de 52 aires de covoiturage existent déjà dans la Manche et que leur développement se poursuivra. Il a précisé que chaque modification de route s'accompagne d'une étude sur l'intégration de pistes cyclables sécurisées, en lien avec les agglomérations, tout en soulignant la nécessité de concilier sécurité des cyclistes et fluidité du trafic sur des axes supportant un fort trafic.

#### **Questions de la salle :**

- Question liée à l'intégration des mobilités douces dans le projet

*« Moi, je voudrais savoir comment vous intégrer les mobilités douces en fait, dans ce nouveau projet, dans vos nouveaux projets. »*

- Question plaider en faveur du covoiturage pour réduire le trafic

*« Il y a 10.000 voitures qui, ou entre Granville et Avranches, qui n'ont qu'une personne à bord. Ça fait 30.000 places vides dans les voitures chaque jour. Il n'y a pas de quoi applaudir. La semaine du climat à Granville organise, et ça démarre depuis deux jours, un système de covoiturage qui s'appelle CovoitStop. »*

- Question plaider pour le développement de l'offre ferroviaire

*« Je vais parler ferroviaire. D'aucuns vont me dire le ferroviaire, mais c'est quoi, pourquoi ici ? Ce n'est pas de la compétence du département, sauf qu'il y a des projets de mobilité, entre autres chez nos voisins bretons, qui, eux, les intercommunalités, participent avec la région pour améliorer l'offre ferroviaire. »*

- Question liée aux coupures urbaines créées par les contournements pour les mobilités douces

*« Et ce que je constate, par contre, c'est qu'à chaque fois qu'on crée des nouveaux contournements, des nouvelles routes, ça crée aussi des barrières. Et je circule beaucoup à pied, à vélo, et ce que je constate, c'est que le contournement actuel de Granville, il y a trop peu de passages vers la campagne, vers les... vers notamment Saint-Planchers. (...) Est-ce que dans tous ces projets, on prend un peu plus en compte maintenant la continuité des territoires, qui pour moi est interrompue par ce genre de projet ? »*

### Réponse du Département :

- Réponse d'Axel Fortin Larivière : Vice-présidente en charge des déplacements du Département

*« Il est bien évident. Il est bien évident que si vous avez 10 000 véhicules sur un axe et rajouter, on va dire des bus qui s'arrêtent régulièrement ou qu'on nécessite de sortir de la voie pour s'arrêter et prendre des gens assez régulièrement, ça peut créer aussi des problématiques de fluidité. Il est évident que partir à vélo d'un certain endroit avec 10 000 véhicules sur l'axe, ça peut être extrêmement dangereux. Donc aujourd'hui, on prend en compte déjà toutes ces choses-là. »*

*« Ces problématiques de mobilité douce, entre autres, ou d'alternative à la voiture. On les intègre avec des aires de covoiturage. Le département était très en avance sur ce genre de choses. Il y en a*

plus de 52 sur la Manche. On va continuer, effectivement, à en développer. On va continuer à développer ces aires de covoiturage pour qu'elles soient aussi beaucoup plus faciles pour prendre des gens, pour intégrer des bus, pour faire de l'intermodalité. »

« Et on va surtout continuer à travailler avec les agglomérations. Qui eux portent toutes les mobilités, mais effectivement qui utilisent les routes départementales, au même titre qu'on pourrait être en mesure pour créer des réseaux cyclables particuliers et plus sécurisés, utilisés en complément des routes départementales, des routes communales. »

« Et en plus de ça, réglementairement, dès lors qu'on fait une modification sur une route, on est obligé d'étudier la possibilité d'y mettre des pistes cyclables, mais en sécurité des véhicules, parce que qui ne s'est jamais fait doubler par un poids lourd à vélo ne comprend pas ce que je suis en train de raconter. »

## Conclusion

**Une participation constructive et ancrée dans les réalités du territoire**  
La réunion publique de Granville a témoigné d'une forte mobilisation des habitants, des élus locaux et des acteurs économiques, soucieux de l'avenir de l'axe Granville-Avranches et de ses impacts sur la vie quotidienne et le développement local. Les interventions, ont mis en lumière des attentes fortes en matière de sécurité, de qualité de vie, de développement économique et de transition écologique, illustrant l'attachement des habitants à leur territoire et leur volonté de contribuer activement aux choix d'aménagement.

### **Une participation pluraliste**

La réunion publique de Granville a rassemblé une large diversité de participants : habitants et usagers du Sud-Manche, représentants d'associations, acteurs économiques, ainsi que de nombreux élus locaux, parmi lesquels des présidents d'intercommunalité du territoire et de territoires voisins, des élus de la CCI, des élus communaux et une sénatrice. Tous ont pu s'exprimer librement dans le cadre de cette concertation, qu'ils soient favorables au projet présenté, favorables à d'autres solutions ou exprimant des inquiétudes ou des critiques sur le projet et ses impacts. La richesse des échanges a illustré la pluralité des positions et des attentes sur l'avenir de l'axe Granville-Avranches, contribuant à un débat public constructif et respectueux

### **Des priorités claires exprimées par le public**

Les échanges ont confirmé l'importance du besoin de fluidité sur cet axe structurant, avec de nombreux témoignages sur les difficultés rencontrées au quotidien et les attentes vis-à-vis d'une amélioration rapide des conditions de circulation. Le souvenir et la comparaison avec le projet initial de 2x2 voies ont été au cœur des débats, révélant à la fois un besoin d'efficacité malgré une conscience des contraintes environnementales actuelles. Les préoccupations liées aux nuisances sonores, à la pollution de l'air, à la santé des riverains et à la protection des zones humides ont été clairement exprimées, tout comme la nécessité d'intégrer davantage les mobilités douces, le covoiturage et le ferroviaire.

### **Des engagements de transparence et d'écoute de la part du Département**

Le Département a réaffirmé, tout au long de la réunion, sa volonté de conduire cette concertation dans un esprit d'écoute et de transparence, en apportant des réponses précises aux questions posées, tout en rappelant le cadre réglementaire et environnemental qui encadre ses choix. Le Département a précisé que le projet n'est pas figé, que les différentes variantes restent ouvertes à la discussion et que les avis exprimés pendant la concertation seront pris en compte pour orienter les décisions finales.

### **Une étape décisive pour le projet Granville-Avranches**

Cette réunion publique, constitue une étape clé de la concertation, permettant à chacun d'exprimer ses préoccupations et ses propositions dans un cadre ouvert et constructif. Elle pose les bases d'un dialogue continu, dans la perspective de construire un projet équilibré qui réponde aux besoins de mobilité, tout en respectant les enjeux environnementaux et le cadre de vie des riverains.

### **Une invitation à prolonger le dialogue**

Le Département et les garants de la CNDP remercient les participants pour la qualité des échanges et invitent chacun à continuer à contribuer, via le site de la concertation et lors des prochains rendez-vous, afin de poursuivre collectivement la réflexion sur l'avenir de l'axe Granville-Avranches.