



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

24 juin 2025 – AVRANCHES – 19H35 / 22H15

Salle Victor Hugo

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 24 juin 2025 à la salle Victor Hugo à Avranches, 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, la seconde se déroulera une semaine plus tard le 3 juillet à Granville, à proximité d'un des trois secteurs concernés par les aménagements étudiés.

L'objectif principal de cette réunion 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'animateur, 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-granvilleavranches.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 100 participants.

Les élus

- M. Bertrand Gilbert, Maire de Brouains et Vice-président de la communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel – Normandie (représentant le Président, David Nicolas, excusé)
- 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

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, bien qu'il ne s'agisse pas d'une obligation réglementaire. Elle exprime sa volonté que cette démarche permette de dégager des pistes concrètes, dans un esprit de co-construction.

M. Bertrand Gilbert, maire de Brouains et vice-président de la communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel – Normandie, représentant David Nicolas, Président de la communauté d'agglomération, souhaite la bienvenue aux participants. Il indique qu'il prend la parole en tant qu'élus de proximité, et salue la présence des habitants, en particulier ceux du territoire d'Avranches. Il rappelle que ce type de réunion publique est un moment important de démocratie participative, qui permet à chacun de s'exprimer. Il conclut en remerciant le Département pour l'organisation de cette concertation.

La parole est ensuite donnée aux garants de la CNDP. M. Bruno Boussion rappelle que les garants ne sont pas là pour défendre le projet, mais pour garantir la qualité et la transparence de la concertation. Il 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.

Il 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 du Département, prend la parole. Il souligne d'emblée l'importance de cette réunion, qui intervient dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de modernisation de l'axe Granville-Avranches. Il insiste sur la volonté du Département d'écouter les attentes du territoire, sans préjuger de la solution finale. Il rappelle que la concertation préalable a pour objectif de partager les enjeux, d'identifier collectivement les priorités, et de recueillir toutes les questions du public, même critiques, afin de faire évoluer le projet. Il indique que plusieurs temps d'échange ont été prévus sur le territoire, dont cette réunion publique, des permanences et des ateliers.

4. Présentation du cadre de la concertation

M. Pascal Beaumard, de l'agence de concertation publique État d'Esprit, mandatée par le Département, animateur, a présenté le contexte de la concertation et les modalités prévues pour informer et recueillir la parole du public.

Un **dispositif d'information** multicanal a été mis en place pour toucher le plus large public possible (flyer de concertation, publication dans la presse locale, affiche et spots radio). En complément, plusieurs **temps d'échange** ont été organisés avec quatre réunions publiques, des permanences en mairie et des ateliers participatifs.

M. Olivier Thirion, directeur des routes du Département, rappelle que le projet de modernisation de l'axe Granville–Avranches s'inscrit dans la continuité d'études engagées dès les années 2000, mais qu'il a connu un tournant en 2021 lorsque l'État a rejeté la demande d'autorisation environnementale du projet de 2x2 voies, contraignant le Département à repenser sa stratégie. Une approche plus progressive et respectueuse des enjeux environnementaux a ainsi été engagée, reposant sur une concertation renforcée avec les territoires.

Dans ce cadre, une concertation préalable volontaire a été lancée en juin 2025, encadrée par deux garants de la CNDP, afin d'associer habitants, élus, usagers et acteurs économiques aux réflexions sur les aménagements des secteurs prioritaires (La ZA du Croissant, La Havaudière, Sartilly-Baie-Bocage / Marcey-les-Grèves). M. Olivier Thirion souligne que le projet n'est pas figé et que cette concertation vise à partager le diagnostic, enrichir l'examen des variantes et identifier les points de vigilance des habitants. M. Pascal Beaumard complète en précisant que l'ensemble des avis et propositions exprimés seront pris en compte dans le bilan de la concertation, permettant au Département de décider de la suite donnée au projet en toute transparence.

5. Présentation des grandes lignes du projet

M. Olivier Thirion, directeur des routes au Département, présente les grandes lignes du projet de modernisation de l'axe Granville–Avranches. Il rappelle en préambule que la Manche dispose d'un réseau routier étendu, avec près de 8 000 km de routes départementales, et que cet axe structurant concentre plusieurs enjeux majeurs en matière de sécurité, de desserte des territoires et de transition.

Le projet vise cinq objectifs : améliorer la sécurité routière sur les zones accidentogènes ; fluidifier la circulation sur les secteurs saturés (jusqu'à 17 000 véhicules/jour) ; renforcer l'attractivité économique en facilitant l'accès aux zones d'activités ; préserver l'environnement en limitant l'artificialisation et en appliquant la démarche "éviter-réduire-compenser" ; répondre aux attentes locales en intégrant les usages quotidiens et les remontées des habitants et élus.

Après la diffusion d'une vidéo explicative du projet, M. Olivier Thirion rappelle que le projet se veut **progressif, ciblé et modulable**. Il repose sur l'identification de trois **secteurs prioritaires** où des variantes d'aménagement sont à l'étude : le secteur de la zone d'activités du Croissant, le secteur de La Havaudière, le secteur entre Sartilly-Baie-Bocage et Marcey-les-Grèves.

M. Olivier Thirion précise que le coût total estimé du scénario préférentiel s'élève à **92 millions d'euros**, et que des arbitrages restent à effectuer selon les retours qui seront issus de la concertation.

Enfin, il indique que les études d'impact et les autorisations réglementaires nécessaires seront engagées **seulement après** la concertation, si le Département décide de poursuivre la démarche. Les terrains nécessaires à certains aménagements sont déjà partiellement maîtrisés, mais d'autres acquisitions foncières pourraient être requises.

6. Résumé des échanges avec la salle

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

1. la mémoire de l'ancien projet 2x2 voies ;
2. l'environnement et le cadre de vie ,
3. la mobilité et le développement économique.

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 – Mémoire de l'ancien projet de 2x2 voies

Plusieurs participants ont exprimé leur frustration face à l'abandon du projet de 2x2 voies initial, jugé structurant et déjà travaillé depuis des décennies. D'autres ont souligné l'importance de repenser les priorités au regard des enjeux climatiques actuels. Le Département a rappelé que le refus de l'autorisation environnementale en 2021 avait nécessité un changement d'approche, désormais plus progressive et compatible avec la réglementation, tout en confirmant sa volonté d'agir rapidement sur les secteurs prioritaires, en concertation avec les habitants.

Questions de la salle :

- Question liée au besoin d'agir vite vers une 2x2 voies

« Oui, bonsoir. J'ai été un élu à Granville, et Granville-Terre et Mer. Mais là, je parle à titre tout à fait personnel, cette fois-ci, puisqu'habitant à Carolles. J'ai vécu tout jeune à Avranches dès l'âge de 0 ans jusqu'à 20 ans, et tout petit, tout petit, tout petit, tous les étés, on faisait effectivement cette route entre Avranches et Carolles, en voiture, et quand je suis revenu, après avoir de nombreuses années passé ma vie ailleurs, je me suis rendu compte que la route

qu'il y avait entre Avranches, Sartilly, Carolles, bien sûr, mais surtout Granville, était quasiment toujours la même. Et en dehors, je dirais, des aménagements qui ont été faits lors du dernier mandat, en particulier l'utilisation du contournement de Sartilly, quasiment rien n'avait bougé. Alors moi, à l'encontre de ce que dit M. Jacquot, je suis désolé, je pense qu'il faut que le département aille vite. On a besoin effectivement de cette route qui est un élément essentiel. Ce ne sont pas les chefs d'entreprise granvillais qui sont là qui me démentiront. Ce n'est pas effectivement ceux qui ont à faire des voyages entre, Granville et Avranches qui me démentiront également. Je crois qu'il faut aller assez vite. »

- Question liée à la pertinence de l'ancien projet de 2x2 voies

« J'étais intervenu pour le contournement sud-est, où on ne peut pas parler de l'axe Granville Avranches. Un travail qui a été fait par le Département, il a été très bien fait, clairement, aujourd'hui, puisqu'on avait eu 2x2 voies qui allaient d'Avranches à Granville, sans obstruction, en voies rapides, qui pouvaient emporter effectivement tous les actifs qui travaillent sur une zone qui est en plein développement. Et il faut savoir qu'aujourd'hui, au niveau des actifs, on a besoin de beaucoup de jeunes actifs dans notre région pour s'occuper des seniors qui viennent s'installer. Et ces jeunes actifs, ils n'ont pas beaucoup de sous et ils s'installent généralement loin de la mer. Il faut leur privilégier des axes pour qu'ils puissent se rendre auprès de l'activité économique, des entreprises, etc. du territoire. Et c'est pour ça que dans un premier temps je vous ai parlé de la bretelle d'accès, parce que ça ce n'est pas une décision du département, la bretelle d'accès d'Avranches pour pouvoir prendre l'autoroute tout de suite vers Caen et pouvoir reprendre le barreau Marcey-les-Grèves. Parce qu'aujourd'hui en fait, vous regardez actuellement, un entrepreneur le matin il perd du temps, on le « punit » pour passer par Marcey, puisqu'il y a des ralentisseurs, on ne peut pas tourner à gauche. En fait, il y a une congestion aujourd'hui au niveau de Marcey qui est due au fait qu'on veut faciliter le contournement, on veut que les gens... c'est punitif, on dit que vous n'avez qu'à faire la déviation. Mais pour la déviation, il faut passer par l'hôpital, il faut passer par Ponts, dans ce sens-là bien sûr, mais quand on vient de Granville, c'est différent. Et je dirais qu'aujourd'hui, au niveau économique, je voudrais rajouter quelque chose : il ne faut pas opposer la 2x2 voies à l'écologie, parce qu'en fait, la 2x2 voies, elle a son rôle, son utilité, son bien-fondé, et encore une fois, nos aïeux, il y a 30 ans, 40 ans, ils l'ont pensée, ils l'ont projetée. »

- Question liée à l'utilité d'une 2x2 voies pour le développement du territoire

« Dans notre territoire entre terre et mer, l'artisanat représente bien plus qu'un secteur une force humaine, une richesse locale. Pourtant les artisans de la Manche, vos boulangers, vos maçons, vos plombiers, vos mécaniciens, vos coiffeurs ou électriciens, perdent chaque jour un temps précieux sur des routes saturées, peu sûres et mal adaptées aux exigences modernes. La réalisation d'une deux fois deux voies, vous l'appellerez voie express ou 2x2 voies, vous l'appellerez comme vous voudrez, Entre Granville et Avranches ce n'est pas un luxe, c'est une urgence économique et sociale et un enjeu stratégique majeur pour notre économie. Pour les

artisans, c'est moins de temps dans les embouteillages, plus de chantiers terminés, plus de clients servis et surtout plus de sérénité. Pour leurs salariés, c'est une meilleure qualité de vie, des trajets plus sûrs et une attractivité accrue pour les jeunes et plus largement les actifs qui veulent vivre et travailler dans le sud-manche. Pour nos entreprises artisanales, c'est la possibilité de développer de nouveaux services, de coopérer plus facilement entre territoires et de renforcer la vitalité des centres-bourgs à zones rurales. Cette route, c'est le lien entre nos compétences, nos savoir-faire et notre avenir. Refuser de la faire, c'est condamner nos artisans à rester coincés entre deux ronds-points pendant que d'autres territoires avancent. »

- Question liée à l'abandon du projet 2x2 voies malgré la dépense d'argent public dessus

« Je suis pour ma part simple citoyen Granville, entrepreneur et probablement moins vieux, je crois, que le début des discussions relatives à cet axe Granville Avranches, puisque je comprends que les premières réflexions datent d'il y a au moins 30 ans, voire 40 ans. Je souhaitais simplement vous partager ce soir un triple effarement. Un premier effarement sur le gaspillage de temps, d'énergie, d'argent public pour un projet de voie rapide qui finalement a été abandonné. (...) Il suffit d'aller consulter les nombreuses contributions déjà sur le site de la concertation, et on se rend compte que le tracé initial de 2006, répond clairement aux attentes et aux besoins exprimés à la fois par les riverains et les usagers. Attente, c'est-à-dire, bien sûr, le bien-être des riverains, mais aussi, et ça a été rappelé par vous monsieur, le développement de nos artisans, le développement de nos entreprises, et puis également, je pense que ce sera évoqué par la suite, l'accès à des services publics essentiels comme ceux de la santé. »

- Question liée au rapport de la DREAL qui a engendré l'abandon du projet

Sur 2021, l'arrêt du projet. Le rapport de la DREAL, il est là. Je vous invite à le relire. La DREAL, à aucun moment, n'a dit "on ne peut pas faire". La DREAL a dit "vu les conditions de votre enquête environnementale, on ne peut pas y aller dans ces conditions-là". il fallait revoir les compensations, il fallait revoir certains avis sur l'étude de la biodiversité. (...) Le rapport de la DREAL nous donne la solution en première page, qui a été défendue par Philippe Bas, fin 2022, qui n'a pas été suivi par le Département. (...) Le rapport d'arrêt du projet date de 2021. (...) Aujourd'hui, au bout de 4 ans, Marc Lefebvre et Jean Morin nous avaient dit qu'on ne tirerait pas de zéro. (...) On a une CNDP, on la prend, pas de problème. Ça permet de rebattre les cartes, d'avoir un projet en fin d'année. (...) Par contre, juste une chose : on n'est pas à zéro là, on est à la cave. D'accord ? On n'est pas au niveau zéro. Parce que la CNDP, c'est tout ce qui se fait avant de faire les études qui permettent de faire l'enquête publique. (...) Il y a une solution qui s'appelle le RIIPM (Raisons Impératives d'Intérêt Public Majeur). Vous pourrez l'expliquer, M. Zamouth, M. Thirion, si vous le souhaitez. »

- Question liée au futur du projet qui ne serait pas vu sur le long terme

« Moi, aujourd'hui, je ne vois pas beaucoup de jeunes qui ont 10, 12 ans dans la salle, qui peuvent se dire, mais qu'est-ce que vous avez décidé pour nous ? Et qu'est-ce qu'on aura comme route dans 30 ans, effectivement, pour circuler dans cette région. Il faut savoir aujourd'hui que, regardez nos jeunes à 14 ans, maintenant, ils n'ont plus un scooter ils ont une petite Citroën. Vous savez où on en est avec eux ? Et ça, aujourd'hui, pour nos camions qui sont sur la route, pour nos actifs qui sont sur la route, c'est un danger aujourd'hui. Et ce nombre va augmenter parce qu'effectivement les jeunes, ils veulent avoir leur voiture, leur indépendance. On peut dire qu'ils ne comprennent rien à l'écologie ou rien aux problèmes du Monde, mais en tout cas, aujourd'hui, ces voitures, on en voit de plus en plus. Je dis aujourd'hui, prenons, faisons la voie double dans sa vision globale et rendons la voie à la population, vélos, petites voitures, etc. Merci à vous. »

Réponse du département :

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

« Sur les problématiques, sur les histoires de montant, de façon très factuelle, ce sont des données qui sont publiques, on a le montant qui était affiché dans le dossier d'enquête publique de 2006, de 155 millions d'euros pour l'ensemble du tracé, dont 55 millions d'euros ont été utilisés pour les contournements de Sartilly et Marcey. Alors évidemment, ce montant de 155 millions d'euros, il faut l'actualiser, c'est un montant qui a 20 ans sur des choses comme ça, ce sont des montants qu'il faut quasiment multiplier par deux. on est sur des niveaux. Aujourd'hui, il est actualisé à plus de l'ordre de 250 à 300 millions à comparer aux 92 millions que je vous annonçais tout à l'heure. »

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

« Moi je veux répondre sur ce qui peut apparaître, je suppose, comme un changement de règles du jeu en cours de partie. Si je me suis exprimée comme ça, c'est parce qu'effectivement, on dit qu'on avait une DUP, quand on dit une DUP, ça veut dire qu'il y a une reconnaissance par l'État que le projet est utile à la population et pertinent. effectivement, cette autorisation, cette DUP avait été reconnue, l'intérêt du projet était reconnu et c'était un projet en plusieurs tronçons. Et après, une fois qu'on a reconnu l'intérêt, le Département a dû déposer des dossiers d'autorisation environnementale. finalement, il doit dire comment il va faire la route. Et la DUP, elle dit, en gros, il va faire le tracé. Et puis après, en fait, le Département dit comment il va faire chaque tronçon. Et ce qui s'est passé au Département, c'est qu'on nous a dit oui, entre Granville et Avranches, le projet, effectivement, a un intérêt. Et après, on a fait la partie du tronçon de Marcey, où là, on a dit, on va faire un viaduc, pour passer au-dessus

des zones humides. On a dit, on va aménager les accotements, on va permettre de traverser de telle et telle façon. Et celui-là, il a été autorisé, il a dit, on est d'accord avec le type de route que vous faites, avec la façon dont vous allez faire, on l'a fait. Et quand on a commencé à travailler sur les autres tronçons, c'est là qu'en fait, il y a eu un changement de la réglementation qui fait qu'en fait, c'était devenu impossible de déposer un projet qui satisfasse la réglementation. c'est là qu'en fait, le Département ne pouvait plus, malgré la DUP, ne pouvait plus déposer des réalisations de tronçons. C'est pour ça qu'en fait, on a dû revoir les choses et que cette DUP, aujourd'hui, elle n'existe plus et on est obligé de repartir sur un nouveau projet. C'est ça ce qui s'est passé. C'est vrai qu'on trouve ça tous un peu bizarre mais c'est ça la réalité. »

- **Réponse – Olivier Zamouth :** Directeur général adjoint Nature et Infrastructures

« Tous les aménagements que nous faisons participent au développement du territoire, et le développement du territoire va de pair avec le trafic. La question, ce n'est pas qu'il y ait beaucoup de trafic, c'est que le trafic se déverse sur des voies compatibles. On ne cherche pas à développer pour développer. On cherche à répondre à un besoin de développement, qui s'accompagne de flux. La question est de savoir comment les organiser. »

« Je voulais juste parler du RIIPM qui est autre chose que l'intérêt public et qui n'est pas un label qui se décerne... sur quelque chose de très complexe, mais la jurisprudence va peut-être évoluer. Sur l'A69, on a bien vu que c'est le Parlement qui s'est emparé de la question. On est sur un sujet, je dirais, extrêmement pointu, extrêmement délicat, qui dépasse énormément la portée animée par la passion des uns ou des autres. Simplement, vous pouvez retenir ça, la raison impérative d'intérêt public majeur n'est pas un système magique, c'est quelque chose qui se constate une fois qu'on a mené un projet comme celui qu'on vous propose, qu'on a mené un projet à bien et qui permet, parce que c'est ça, on se garderait du terme, mais le but de cette raison impérative d'intérêt public majeur, où, selon la politique, il y a des espèces protégées. On en a, évidemment, partout sur la planète. »

Thème 2 – Environnement et cadre de vie

Des interventions ont exprimé des préoccupations fortes concernant la préservation des zones humides, la biodiversité, les nuisances sonores et la pollution le long du tracé. Certains participants ont proposé des solutions comme le rachat de maisons à la Havaudière pour réduire les nuisances. Le Département a répondu que le projet s'inscrivait dans une logique "éviter, réduire, compenser" et que des études

environnementales détaillées guidaient les choix, avec une attention portée aux zones sensibles et à la qualité de vie des riverains.

Questions de la salle :

- Question liée aux zones humides

« On sait très bien également qu'on arrive dans une zone critique, celle du dérèglement climatique. C'est clair que le climat est en train de changer, que ça va de plus en plus vite, qu'on va de plus en plus rapidement vers des catastrophes qu'on ne connaît pas encore et qui vont nous tomber dessus très vite. Il faut avancer, commencer les travaux utiles et nécessaires sans les déviations. Il faut traiter les points noirs, faire en sorte qu'on ait des routes praticables en sécurité, qu'on puisse circuler, mais pas forcément faire des déviations et des 2x2 voies qui coûtent une fortune et qui vont impacter les terres agricoles, les zones naturelles, etc. Et sur le Croissant il faut faire le plus court possible, il faut effectivement trouver une solution mais ne pas toucher aux zones humides parce que la Sée c'est un fleuve côtier très sauvage, très nature, je ne veux pas qu'on y touche, ça c'est clair. »

- Question liée à la diffusion de données sur les nuisances

« Oui, moi j'avais une question, c'est pourquoi le Département a refusé de donner à notre avocat des chiffres de la pollution ? »

- Question liée à l'inaction politique

« Enfin, je voulais aussi dire qu'on a tout : dans la Manche, on a... les centrales nucléaires, on a la THT qui est montée, on nous a fait démonter des barrages, et maintenant, vous parlez écologie pour ne pas faire. Voilà, merci. Et par contre, on passe tout de suite chez les Bretons, ils ont tout, les 4 voies, tout, mais on n'a rien. Merci. »

- Question liée à la remise en question du déplacement de la zone économique de la Haye Pesnel

« Partout, partout, à l'échelle de la France au moins, on ralentit les voitures, on limite son impact sur l'environnement, on essaie de trouver des solutions pour utiliser moins la voiture, et on nous présente encore des projets routiers, encore des projets routiers, encore des projets routiers. Moi, je ne comprends pas comment une collectivité a pu déplacer une zone économique de la Haye Pesnel, où elle était facilement accessible, à Saint-Pair, où en fait, tout le monde est obligé de prendre la voiture pour y aller. C'est un non-sens écologique. »

- Question liée à l'utilité des bandes multifonctions

« Moi, je voudrais parler des BMF. J'ai lu le dossier, je suis venue voir l'exposition, les bandes multifonctions, c'est la première phase du projet. Est-ce que ça va réduire le nombre de

véhicules ? Est-ce que ça va réduire la vitesse ? Parce que moi je n'en suis pas convaincue du tout. En plus, ces aménagements donnent plus de résultats sur des sections sinueuses. Là, vous rapprochez les bandes multifonctions des habitations, vous rapprochez les véhicules des habitations. Et puis vous allez intervenir sur la biodiversité dans les accotements qui sont verts, et qui sont des réservoirs de biodiversité. L'humain fait partie de la biodiversité, on est d'accord, mais la première sauvegarde à assurer, c'est l'humain. Ma question c'est comment vous allez assurer la sécurité ? »

- Question liée à la sécurité des usagers et à des secteurs oubliés dans le projet

« Depuis que je suis petite, j'entends parler des dangers de la route. Je voyais beaucoup d'accidents et de morts et de blessés. Là, sur votre projet on a oublié le Mont Daniel sur la route. Apparemment, vous ne connaissez pas trop cette route-là parce que vous devriez savoir qu'elle est hyper dangereuse. Il y a des chemins de randonnée, des gens qui passent à cheval et à pied, et le Mont Saint-Michel. En haut de la butte avant de descendre vers le château. Et là, apparemment, c'est oublié dans votre projet. »

- Question liée à la proposition de rachat de maisons pour réduire les nuisances à la Havaudière

« Une autre solution, c'est, effectivement, pourquoi pas prévoir des contournements au sud-ouest de la Havaudière. Mais moi, j'ai posé la question, on va le mettre dans la commission du débat public, pourquoi pas que le Département rachète une série de maisons pour faire, justement, un aménagement discret sur cette partie de la Havaudière. Et je pense que d'un côté il y a 5 maisons ou 6 maisons, ce n'est pas gigantesque, pour sécuriser cette portion de route, ensuite aménagé par un mur, si vous voulez, un mur qui annule le malheur et puis végétation autour de ce hameau de façon à végétaliser et à prendre le carbone dans le bourg et sécuriser le bourg. »

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

« Moi, je souhaitais simplement rappeler que cette démarche volontaire du Département témoigne de son attachement à être en concertation continue avec l'ensemble des habitants sur ce type de projet. Parce qu'en fait, en tant qu'élus départementaux, on voit souvent venir vers nous des habitants qui disent, moi en fait, j'ai l'impression que je peux moins m'exprimer que d'autres, etc. Et c'est un souhait fort du Département d'être sur cette expression équilibrée. effectivement, on veut tous vous entendre dans la diversité de ce que vous pensez de ce projet. Et puis

surtout, moi ce que je veux entendre ce soir aussi, c'est votre avis sur ce qui est présenté pour qu'on construise ce projet. Parce que la concertation, le but c'est de construire un projet. c'est important qu'au-delà d'un oui ou non, on soit plutôt sur une expression de ce qu'on attend de ce projet dans notre vie de tous les jours dans la Manche. »

« la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) avait été reconnue, l'intérêt du projet était reconnu après, une fois qu'on a reconnu l'intérêt, le Département dépose des dossiers d'autorisation environnementale avec le changement de réglementation c'était devenu impossible de déposer un projet qui satisfasse la réglementation le département ne pouvait plus, malgré la DUP, déposer des réalisations de tronçons on est obligé de repartir sur un nouveau projet on trouve ça tous un peu bizarre, mais c'est ça la réalité. »

« Sur la question de l'achat de maison à la Havaudière, en fait, je comprends qu'il soit évoqué cette question parce que finalement, cette question d'achat de maisons, c'est quelque chose qui est évoqué dans d'autres domaines, qui est notamment quelque chose qu'on connaît aussi nous dans la Manche, ce sont les submersions marines. Vous voyez, en fait, dans le sud de la France, il y a eu du cas où effectivement, plutôt que de maintenir des digues à grands renforts de millions chaque année, il y a une démarche de la part de collectivités locales, puis plus récemment d'ailleurs en Bretagne, d'achat de maisons par la collectivité, de façon à ce que les propriétaires ne perdent pas la valeur de leurs biens, leur patrimoine immobilier, et qu'en fait, l'aménagement pourrait permettre effectivement de sécuriser le recul du trait de côte. Et c'est pour ça que certains se projettent en disant, est-ce qu'on ne pourrait pas justement permettre aux habitants qui subissent des nuisances et qui les jugent en fait insupportables pour leur quotidien étudier une possibilité d'achat de leur maison de façon à aménager plus librement tout l'espace sans que pour autant, que les habitants veuillent perdre tout leur patrimoine. ça, ce sont des choses qui sont regardées juridiquement par le département, mais là, pour le moment, on n'a pas, dans les outils juridiques, autant on les a pour les submersions marines, autant on n'a pas pour ce type de projet, mais on continue à chercher des solutions pour le cas, parce que ce n'est pas la première fois qu'on entend ça dans les échanges, où il y a ce type de solution qui apparaît ne serait-ce qu'au moment de la concertation. Mais ça vient de là, et encore une fois, au niveau du département, on comprend complètement ce sentiment de dépréciation de fonciers, de patrimoine bâti, d'habitants qui se sont installés à un moment donné sur l'axe, notamment la Havaudière, en se disant, il y aura un contournement en

fait, je fais un achat d'une maison qui demain sera plus tranquille. Et puis le projet n'arrive pas, il est différent, etc. Et en fait, c'est le projet de toute leur vie et ils se retrouvent dans une situation qui est complètement inconfortable. toutes ces solutions-là, c'est quelque chose qui se bâtit ensemble. Ce sont des choses qui sont faites avec les riverains. Ce n'est pas sorti du chapeau du maître d'ouvrage. C'est vraiment l'échange entre nous. moi, je suis comme vous. Je veux dire, il ressort de la concertation et le garant nous fera part de vos positions sur ces questions-là et charge à nous, au département, si les outils juridiques existent, de les mobiliser ou d'en créer d'autres avec les parlementaires pour justement répondre à ce souhait de vivre tranquillement chez soi. »

- **Réponse d'Olivier Thirion :** Vice-président en charge des déplacements du Département de la Manche

« Sur les milieux naturels, tout ce que vous voyez en bleu clair, ce sont les zones humides, tout ce que vous voyez en bleu foncé, ce sont les zones qui sont considérées comme humides au sens de la loi sur l'eau, ce n'est pas forcément humide en surface, mais ça correspond à des critères. Et ce qu'on voit sur ce territoire, c'est qu'on a beaucoup de zones humides, ce qui est un enjeu majeur, et ce qui notamment explique le rejet de l'autorisation unique environnementale, puisque on a beaucoup de contraintes en termes de compensation environnementale. Et c'est aussi pour ça que le Département a adopté une stratégie plus en accord avec les demandes de l'État. »

« Sur le sujet, on a deux temporalités d'aménagement. Une première phase dès 2024 sur laquelle on a toute autonomie pour intervenir, notamment sur l'aménagement des bandes multifonctions et des carrefours, et une deuxième phase qui est plus le fond du dossier qu'on vous présente dans le cadre de cette concertation publique, qui consiste justement à la concertation publique, ensuite la réalisation des études pour obtenir les autorisations réglementaires et pour envisager des travaux à l'horizon 2028-2029. Sur les alternatives possibles, on nous parle de bus, de train, mais aujourd'hui, ce ne sont pas des vraies réponses aux besoins du territoire, au regard des flux, au regard des déplacements domicile-travail, de la desserte économique, de l'accès aux services publics et aux soins, et ce sont des choses qui restent complémentaires mais qui ne permettent pas de répondre à la problématique posée par cet axe. Et sur l'environnement, il faut rappeler que la démarche Éviter, Réduire, Compenser, inscrite dans le Code de l'Environnement depuis 1976, guide les variantes pour limiter l'impact sur l'environnement dans le cadre des aménagements, et c'est

cette démarche qui guide aussi les propositions de variantes que nous présentons aujourd'hui. »

« Effectivement, il y a des choses qui restent à préciser. Le hameau de la Ville, il n'a pas été du tout oublié puisque, comme vous voyez, il y a un créneau de dépassement qui est prévu entre la Havaudière et le hameau de la Ville. Et si vous faites un créneau de dépassement qui arrive comme ça sur un sommet de côte où vous n'avez pas de visibilité, et que vous ne dénivelez pas l'intersection, il va se passer quoi ? Vous allez avoir des accidents, parce que vous allez avoir des gens qui vont arriver à la limitation de vitesse, évidemment, c'est 90 km heure, évidemment, on va avoir des gens qui vont arriver à une vitesse bien supérieure à ça, malheureusement, c'est comme ça. Là, il y a un impératif à déniveler de toute façon ce carrefour-là. Évidemment, si on crée un créneau de dépassement sur cette section-là, il y aura un impératif à soit supprimer les traversées, soit éviter les traversées à niveau avec une dénivellation, avec un ouvrage d'art, avec un pont très concrètement qui passerait au-dessus de la route. »

Thème 3 – Mobilité et développement économique

Les participants ont souligné l'enjeu d'améliorer la sécurité et de fluidifier le trafic sur cet axe fréquenté (jusqu'à 17 000 véhicules/jour), essentiel pour l'activité économique et artisanale locale. Des représentants de la Chambre des métiers et de la CCI ont insisté sur le besoin d'un axe structurant pour réduire les temps de trajet, renforcer l'attractivité et sécuriser les déplacements quotidiens. Le Département a confirmé que l'amélioration de l'existant et des aménagements ciblés à court terme seraient engagés rapidement, tout en maintenant l'objectif d'un projet plus global adapté aux besoins locaux.

Questions de la salle :

- Question liée à la déviation de Marcey-les-Grèves et la remise en question de son utilité

« La déviation de Marcey était utile. Les gens qui sont de la vallée de la Sée, qui vont comme moi 4 ou 5 fois par semaine sur le secteur de Granville, le matin et le soir, ont gagné une demi-journée, ont gagné une demi-heure par jour de transport avec la déviation de Marcey. C'était inutile. C'était pas utile pour le centre de Marcey, mais pour les gens du territoire, notamment le Mortainais et la vallée de la Sée, elle a été utile. »

- Question liée au risques et congestion lié au trajet pour les entrepreneurs qui empruntent l'axe

« En tant qu'entrepreneur à Avranches, dans le bâtiment, dans une entreprise qui intervient à Avranches, à Granville, à Villedieu, à Mortain, dans le sud-Manche, on est soumis à une première chose, c'est la sécurité au travail. Et le premier risque professionnel sur lequel se penchait dans les entreprises, c'est le risque routier. C'est ce qui cause le plus d'accidents, c'est ce qui cause le plus d'arrêts de travail, c'est ce qui cause le plus de décès même dans le cadre du travail, ce sont les accidents de la route. Et aujourd'hui, on a un outil de travail, puisque la route est un outil de travail pour les entreprises qui se déplacent chez leurs clients. On a un outil de travail qui nous expose à des risques professionnels de par le côté accidentogène que vous avez démontré. Vous avez montré les cartes, vous avez montré les statistiques, c'est très clair. Et puis on a un autre souci, c'est le temps de transport, c'est du temps de travail. Je prends un exemple tout bête, départ d'atelier, vous arrivez au mieux au centre-ville de Granville, 1h30 après, si tout va bien, pour aller faire un dépannage chez un client ou pour aller faire un chantier. Ce temps-là, il faut le facturer aux clients puisque c'est du temps de travail pas du tout compétitif pour aller bosser dans la ville qui est à 20 bornes. C'est juste honteux. »

- Question liée à la remise en question du projet par rapport au développement économique de la zone.

« Je suis vice-président de la CCI auprès du Commerce. Et bien sûr, je viens ici représenter le monde économique et donner juste une lecture beaucoup plus vaste. Et d'ailleurs, j'étais intervenu pour le contournement sud-est, où on ne peut pas parler de l'axe Granville Avranches. Un travail qui a été fait par le Département, il a été très bien fait, clairement, aujourd'hui, puisqu'on avait eu 2x2 voies qui allaient d'Avranches à Granville, sans obstruction, en voies rapides, qui pouvaient emporter effectivement tous les actifs qui travaillent sur une zone qui est en plein développement. Et il faut savoir qu'aujourd'hui, au niveau des actifs, on a besoin de beaucoup de jeunes actifs dans notre région pour s'occuper des seniors qui viennent s'installer. Et ces jeunes actifs, ils n'ont pas beaucoup de sous et ils s'installent généralement loin de la mer. Il faut leur privilégier des axes pour qu'ils puissent se rendre auprès de l'activité économique, des entreprises, etc. du territoire. Et c'est pour ça que dans un premier temps je vous ai parlé de la bretelle d'accès, parce que ça ce n'est pas une décision du Département, la bretelle d'accès d'Avranches pour pouvoir prendre l'autoroute tout de suite vers Caen et pouvoir reprendre le barreau Marcey-les-Grèves. Parce qu'aujourd'hui, en fait, vous regardez actuellement, un entrepreneur le matin il perd du temps, on le "punit" pour passer par Marcey, puisqu'il y a des ralentisseurs, on ne peut pas tourner à gauche. En fait, il y a une congestion aujourd'hui au niveau de Marcey qui est due au fait qu'on veut faciliter le contournement, on veut que les gens... c'est punitif, on dit que vous n'avez qu'à faire la déviation. Mais pour la déviation, il faut passer par l'hôpital, il faut passer par Ponts, dans ce sens-là bien sûr, mais quand on vient de Granville, c'est différent. Et je dirais qu'aujourd'hui, au niveau économique, je voudrais rajouter quelque chose : il ne faut pas opposer la 2x2 voies

à l'écologie, parce qu'en fait, la 2x2 voies, elle a son rôle, son utilité, son bien-fondé, et encore une fois, nos aïeux, il y a 30 ans, 40 ans, ils l'ont pensée, ils l'ont projetée. »

- Question liée à la supposée inaction du Département sur l'axe routier

« Oui, bonsoir. J'ai été élu à Granville, et Granville Terre et Mer. Mais là, je parle à titre tout à fait personnel, cette fois-ci, puisqu'habitant à Carolles. J'ai vécu tout jeune à Avranches dès l'âge de 0 ans jusqu'à 20 ans, et tout petit, tout petit, tout petit, tous les étés, on faisait effectivement cette route entre Avranches et Carolles, en voiture, et quand je suis revenu, après avoir de nombreuses années passé ma vie ailleurs, je me suis rendu compte que la route qu'il y avait entre Avranches, Sartilly, Carolles, bien sûr, mais surtout Granville, était quasiment toujours la même. Et en dehors, je dirais, des aménagements qui ont été faits lors du dernier mandat, en particulier l'utilisation du contournement de Sartilly, quasiment rien n'avait bougé. Alors moi, à l'encontre de ce que dit M. Jacquot, je suis désolé, je pense qu'il faut que le département aille vite. On a besoin effectivement de cette route qui est un élément essentiel. Ce ne sont pas les chefs d'entreprise granvillais qui sont là qui me démentiront. Ce n'est pas effectivement ceux qui ont à faire des voyages entre Granville et Avranches qui me démentiront également. Je crois qu'il faut aller assez vite. J'ai vu que le montant qui était indiqué, 92 millions, était un montant assez conséquent. J'aimerais bien que vous nous rappeliez quel était le montant des aménagements qui auraient dû être faits si on était passé sur la 2x2 voies pour voir effectivement comment ça a évolué, à titre juste indicatif. , bien sûr, on est tous d'accord pour dire que la transition écologique est absolument importante. On a bien conscience qu'en effet la température monte. Nous sommes ici des lieux d'accueil des réfugiés climatiques du sud de la France parce que notre pays est encore un pays très agréable. Mais il faut effectivement qu'on fasse les aménagements nécessaires. Moi, je souhaite que le département puisse aller vite et qu'on arrête d'avoir des actions comme celle qui a été menée par l'État, qui a vraiment donné un coup de poignard dans le dos à ce projet-là, alors que finalement, la législation qu'on avait utilisée pour faire cette DUP devait s'appliquer au moment où on faisait la... J'avoue que je n'ai jamais compris comment on pouvait, de façon rétroactive, décider de foutre par terre, il faut être très clair là-dessus, de foutre par terre un aménagement qui était prévu depuis de longues années et qui avançait vite grâce également aussi, faut-il le dire, à la contribution de la Région qui a apporté un financement important à cette offre de voies. Je ne sais pas ce qu'il en est maintenant ou ce qu'il en serait par rapport au nouvel aménagement, mais c'était aussi un élément important. le département avait bien travaillé pendant ce mandat, la Région avait apporté sa contribution. maintenant, s'il vous plaît, allons assez vite, aussi vite que possible, compte tenu bien sûr des contraintes importantes. Merci. »

- Question liée à l'urgence économique d'agir

« L'avantage de ce genre de soirée, c'est qu'effectivement, tous les avis peuvent être présentés et on n'est pas forcément d'accord. moi, je vais vous donner la situation par rapport à l'artisanat sud-Manchois. Monsieur Ravel, représentant de la Chambre des Métiers de région de Normandie, élu à la Chambre des Métiers de région de Normandie. dans notre territoire

entre terre et mer, l'artisanat représente bien plus qu'un secteur, une force humaine, une richesse locale. Pourtant les artisans de la Manche, vos boulangers, vos maçons, vos plombiers, vos mécaniciens, vos coiffeurs ou électriciens, perdent chaque jour un temps précieux sur des routes saturées, peu sûres et mal adaptées aux exigences modernes. La réalisation d'une deux fois deux voies, vous l'appellerez voie express ou 2x2 voies, vous l'appellerez comme vous voudrez, entre Granville et Avranches ce n'est pas un luxe, c'est une urgence économique et sociale et un enjeu stratégique majeur pour notre économie. Pour les artisans, c'est moins de temps dans les embouteillages, plus de chantiers terminés, plus de clients servis et surtout plus de sérénité. Pour leurs salariés, c'est une meilleure qualité de vie, des trajets plus sûrs et une attractivité accrue pour les jeunes et plus largement les actifs qui veulent vivre et travailler dans le sud-Manche. Pour nos entreprises artisanales, c'est la possibilité de développer de nouveaux services, de coopérer plus facilement entre territoires et de renforcer la vitalité des centres-bourgs et zones rurales. Cette route, c'est le lien entre nos compétences, nos savoir-faire et notre avenir. Refuser de la faire, c'est condamner nos artisans à rester coincés entre deux ronds-points pendant que d'autres territoires avancent. Par exemple, en dehors de la Manche, où tout va se faire, on nous dit que ça va être vertical, que le sud va en profiter. Moi, je vois plutôt ça horizontal, ça va plutôt profiter à Caen. L'artisanat représente plus de 20 % de l'économie locale. Investir dans ces conditions de travail, c'est investir dans la Manche. Nous avons besoin d'un axe structurant, moderne et durable. La 2x2 voies n'est pas un choix, c'est une condition de survie pour notre artisanat et le bien-vivre de nos habitants. Mesdames, Messieurs, en soutenant ce projet, nous soutenons l'artisanat, ses valeurs de proximité, de compétence et son rôle central dans la vitalité de nos villes et campagnes. Je vous remercie. »

Réponse du département :

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

« Je vais répondre à la première. M. Jacquot, uniquement sur le côté « il faut avancer sur l'existant ». Bien évidemment, il y a un vrai sujet. Je suis le vice-président en charge des déplacements. Et notre priorité, c'est l'entretien des routes existantes et en règle générale, ça ne se passe pas trop mal. On est un département où, généralement, quand on se compare, on se rassure, parce qu'il y a beaucoup, beaucoup de départements qui sont dans une situation très, très compliquée avec leurs réseaux routiers, avec leurs ponts et aussi avec leurs finances, un peu comme tout le monde. Mais de ce côté-là, on n'a pas changé nos montants, même si le montant global des travaux a augmenté, ce qui fait que, naturellement, on en fait quand même un petit peu moins. On essaie d'optimiser les choses. Quand on a un projet routier sur un axe ou sur un territoire, il est toujours très difficile, effectivement, d'arriver à entretenir l'axe existant, tout en

travaillant sur le projet en question, parce que, et je le rappelle, je vous ai toujours dit quelque part, si vous entretenez la route existante, vous n'allez pas faire le projet. Et c'est pour ça que dans le projet qu'on présente, il y a vraiment deux temporalités. Il y a tout ce qu'on peut faire en toute autonomie. On est sur nos routes, sur nos infrastructures départementales, et on n'a pas besoin d'autorisation particulière pour les aménager. ça, il est important qu'on les fasse, parce qu'effectivement, l'axe Granville Avranches, aujourd'hui, a nécessité, à certains endroits, très clairement, et je pense à la Havaudière pour y être allée très souvent, sur le trottoir, à essayer de s'entendre, on a un revêtement qui n'est pas du tout dans l'état dans lequel il devrait être, déjà, de base. on a des choses à faire. C'est pour ça que le projet vous présente aussi une première partie qui doit se faire très rapidement parce qu'on a toute autonomie pour le faire. Et c'est déjà dans les plaquettes en termes de planification pour le travail. je dirais que si j'avais une chose à demander dans le cadre de cette concertation, c'est de bien comprendre effectivement que sur ce sujet-là, on veut pouvoir avancer. Si on veut faire des bandes multifonctions, ce n'est pas parce qu'on fait les bandes multifonctions qu'on ne va pas faire autre chose. On fait les bandes multifonctions parce qu'il nous semble qu'au moins ça, ça sera fait, et rapidement, parce qu'on est autonome pour le faire. Je rappelle qu'on a à peu près 8 000 kilomètres de routes départementales, c'est quand même pas rien, on est sur le premier réseau de France départemental en termes de linéaire par rapport au territoire, effectivement c'est beaucoup, on fait aussi des choix dans les priorités d'investissement. »

- Réponse d'Olivier Thirion : Directeur des routes

« Sur la partie diagnostic, ce qu'on peut dire aujourd'hui, c'est qu'on a un axe qui est très hétérogène au niveau du trafic. C'est-à-dire qu'on a effectivement un axe où, au niveau du contournement de Sartilly, on a 9 500 véhicules par jour, on est sur des niveaux qui sont assez faibles en termes de trafic, mais dès qu'on arrive au niveau de la Havaudière, on est sur 11 000-12 000 véhicules jour, on est sur des niveaux qui sont élevés pour un axe départemental, tout ça sur un axe départemental qui n'a pas du tout été conçu à la base pour accueillir ce niveau de trafic, on a des problématiques de fonctionnement, des congestions localisées qui dépassent le simple fait d'écouler du trafic. »

- Réponse d'Olivier Zamouth : Directeur général adjoint Nature et Infrastructures

« Tous les aménagements que nous faisons participent au développement du territoire, et le développement du territoire va de pair avec le trafic. La question, ce n'est pas qu'il y ait beaucoup de trafic, c'est que le trafic se déverse sur des voies compatibles. »`

Conclusion

- Une participation constructive et engagée grandement centrés sur l'ancien projet de 2x2 voies

La réunion publique a démontré la forte implication des habitants du Sud-Manche ainsi que des acteurs économiques dans les réflexions sur l'avenir de l'axe Granville-Avranches. Les échanges ont permis d'exprimer des attentes variées, des préoccupations environnementales, des besoins de mobilité et des enjeux de développement économique, reflétant la richesse et la diversité des points de vue du territoire. La majorité des interventions ont pris la forme de questions, mais aussi de plaidoyers exprimant une volonté marquée de voir aboutir le projet de 2x2 voies initialement envisagé, y compris au détriment du projet progressif proposé dans le cadre de cette concertation par le Département.

- Des préoccupations clairement identifiées

Trois thématiques structurantes sont ressorties de ces échanges :

La mémoire de l'ancien projet de 2x2 voies, avec des avis partagés entre la nécessité d'agir rapidement pour répondre aux besoins de mobilité et les contraintes environnementales et réglementaires ayant conduit à l'abandon du projet initial notamment dans le cadre du rapport de la DREAL et des compensations initialement prévues.

L'environnement et le cadre de vie, avec une attention portée à la protection des zones humides, à la biodiversité, mais surtout sur les nuisances sonores, la qualité de vie des riverains, et la prise en compte de la grande dangerosité de l'axe perçu par plusieurs participants de la réunion publique.

La mobilité et le développement économique, pointant l'urgence d'adapter les infrastructures pour sécuriser les déplacements, soutenir l'activité économique locale et améliorer la fluidité du trafic sur cet axe structurant.

- Une volonté de transparence et de co-construction

Le Département a réaffirmé sa volonté de travailler de manière transparente et pédagogique, en apportant des réponses argumentées aux questions posées et en publiant le verbatim complet sur le site de la concertation pour garantir une traçabilité totale des échanges. Cette réunion a également permis de rappeler les contraintes réglementaires et environnementales qui encadrent les choix d'aménagement, tout en réaffirmant l'objectif du Département de proposer des solutions pragmatiques, évolutives et adaptées aux besoins du territoire.

- Une étape clé dans la poursuite du projet de modernisation de l'axe routier entre Granville et Avranches

Cette réunion publique marque une étape importante dans le processus de concertation, étant la première réunion publique sur le dispositif de concertation lié au projet, qui était attendu par le grand public. Elle a permis à chacun d'exprimer ses priorités, ses inquiétudes et ses propositions. Elle constitue un socle solide pour la suite de la concertation et l'élaboration d'un projet équilibré et prenant en compte les avis du public.

- Une invitation à poursuivre le dialogue

Le Département ainsi que les garants de la CNDP ont souhaité remercier l'ensemble des participantes et participants pour la qualité des échanges et invite chacun à continuer de contribuer via les espaces d'expression mis à disposition en ligne ou lors des prochaines étapes de la concertation.