



PROJET
D'AMÉNAGEMENT
ROUTIER – GRANVILLE
AVRANCHES

Concertation préalable sous
l'égide de la CNDP

Du 23 juin au 22 septembre 2025

COMPTE RENDU DE L'ATELIER GÉOGRAPHIQUE
SECTEUR DE LA ZONE d'ACTIVITÉ DU CROISSANT

8 juillet 2025 – Saint-Pair-sur-Mer

CCI Ouest Normandie

1. Le cadre de l'atelier

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

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

2. Participants présents

- 25 habitants du secteur du Croissant et des hameaux environnants (notamment la Marréchalerie) répartis en 5 tables de travail
- Équipe projet :
 - Noémie Brégault, cheffe de projet routier, Département de la Manche
 - Ludovic Leduc, chef du service de la maîtrise d'ouvrage, Département de la Manche
- Garant CNDP : Sophie Marie
- animateurs : Yousra Sadallah et Trévor Rideau (Agence État d'Esprit)

3. Déroulé de l'atelier

L'atelier s'est déroulé en plusieurs temps structurés, permettant une appropriation progressive des enjeux par les participants. Il a débuté par une présentation détaillée du projet et des objectifs de l'atelier. L'équipe projet a poursuivi avec une présentation approfondie des scénarios soumis à la concertation, avec un focus spécifique sur le secteur du Croissant, suivie d'un premier temps de questions-réponses pour répondre aux interrogations initiales et préciser le contexte. Un trajet en bus sur le site a ensuite permis aux participants d'observer les secteurs concernés et de visualiser concrètement les propositions d'aménagement sur le terrain. De retour en salle, un nouveau temps de questions-réponses a été organisé permettant d'éclaircir les points soulevés lors la visite *in situ*.

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

Enfin, une restitution collective a été organisée, chaque table désignant un rapporteur pour présenter les contributions formulées par leur groupe. Un dernier temps de questions-réponses avec l'équipe projet a permis de réagir aux propositions, d'apporter des précisions complémentaires et de répondre aux interrogations exprimées, clôturant l'atelier dans une dynamique de dialogue et de clarification.

4. Photos d'ambiance



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

5. Introductions et présentation du projet

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

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

Les équipes techniques du Département ont ensuite présenté le projet en détail avec un focus sur les études de trafic et les études de zones humides, afin de répondre aux demandes de précisions concernant les méthodes employées. Il a été notamment précisé que les études de trafic reposent sur des comptages réguliers effectués tout au long de l'année, de jour comme de nuit, avec une pondération appliquée afin de refléter au mieux la moyenne annuelle. S'agissant des études de zones humides, il a été indiqué qu'elles ont d'abord été réalisées par la DREAL, puis complétées par des études pédologiques consistant en des carottages de sol jusqu'à 1,20 mètre de profondeur : l'analyse des strates observées et de l'oxydation des sols permettant de détecter la présence ou l'absence de zones humides de manière fiable.

À l'issue de cette présentation, un trajet en bus a permis de parcourir le secteur concerné et d'observer sur le terrain les enjeux locaux et les secteurs sensibles identifiés.

6. Points de vigilance et questionnements exprimés

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

Trafic et sécurité

- Crainte d'une augmentation de la vitesse avec la création d'une 2x2 voies, même en zone périurbaine.
- Difficulté de dépassements sur certaines portions déjà saturées.
- Problème de sécurité pour les riverains qui peinent à entrer ou sortir de leur propriété, notamment sur la route de Coutances et à proximité de Saint-Pair, en raison de la vitesse et du trafic dense.
- Crainte que la nouvelle infrastructure n'aggrave les problèmes de circulation pour les cyclistes et piétons si les aménagements ne sont pas clairement définis.
- Question sur la cohérence d'une limitation à 50 km/h sur une 2x2 voies, jugée contradictoire et inopérante.

Impacts agricoles

- Inquiétudes fortes des exploitants agricoles concernant la survie de leurs exploitations si la route venait à traverser leurs terres de part en part, les coupant en deux et rendant l'exploitation impossible.

- Crainte de lourdes conséquences économiques et familiales pour les agriculteurs, pour les exploitations de la Marréchalerie et celles proches de Saint-Pair.
- Besoin de clarification sur les modalités d'accès aux parcelles conservées et sur les indemnités en cas d'acquisition.

Foncier et expropriation

- Inquiétudes récurrentes sur le risque d'expropriation, avec le rappel par le Département que cela n'interviendra qu'après DUP et en dernier recours.
- Besoin de clarification sur les zones déjà acquises par le Département et celles encore soumises à discussion.
- Sentiment d'incertitude pour les riverains concernant l'avenir de leur habitation et de leurs terrains dans le fuseau du projet.

Environnement et zones humides

- Crainte des impacts environnementaux, notamment sur les zones humides et les espèces protégées.
- Importance de la zone humide identifiée entre le giratoire et la prairie, considérée comme un espace riche en biodiversité.
- Attente forte d'intégrer une véritable renaturation des anciens tronçons routiers si le projet de contournement est validé, tout en questionnant la faisabilité d'un retour à un usage agricole de ces espaces renaturés.

Cohérence du projet et concertation

- Doute sur la capacité du projet à réellement fluidifier le trafic sur le long terme si les aménagements ne sont pas cohérents et anticipés.
- Attente d'une vision globale intégrant les mobilités douces (pistes cyclables, covoiturage) de manière lisible et financée, en lien avec les EPCI.
- Demande d'une meilleure communication sur le calendrier, les choix de tracés, les impacts précis et les financements associés.

7. Contributions et propositions issues du travail sur table

Analyse qualitative des contributions des carnets de bord :

(Les contributions des participants sur les carnets se trouvent en annexe de ce compte rendu)

16 carnets de bords remplis sur 25 distribués.

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

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

- Trafic et sécurité

De nombreux participants expriment leurs inquiétudes concernant l'impact des projets de la zone sur la sécurité routière. Ils craignent une augmentation de la vitesse des véhicules, notamment avec l'installation de bandes multifonctions. Ils considèrent que ces aménagements pourraient rendre encore plus dangereuse la traversée ou l'accès aux habitations, en particulier dans le secteur de la Maréchalerie, déjà identifié comme accidentogène.

Certains évoquent la difficulté pour les riverains de sortir ou d'entrer dans leur propriété en toute sécurité, notamment pour les personnes âgées, les familles ou le personnel médical, dans un contexte de trafic dense. Des doutes sont également exprimés quant à la pertinence d'une limitation à 50 km/h sur une 2x2 voies en zone urbaine, jugée incohérente et difficile à faire respecter et accidentogène. Le devenir des giratoires existants, tels que celui entre la RD971 et la RD673, suscite des interrogations, certains craignant que leur suppression n'entraîne l'enclavement de hameaux comme la Couperie, compliquant les déplacements quotidiens vers Avranches ou Granville.

- Pollution, bruit et santé

Les riverains manifestent une vive inquiétude quant à l'augmentation du bruit routier, qui constitue déjà une nuisance importante dans leur quotidien, notamment dans la zone du Croissant et à la Maréchalerie. Plusieurs habitants font état d'une dégradation de leur santé, avec des diagnostics récents d'asthme, et s'inquiètent de l'impact des émissions polluantes sur leur famille. Ils estiment que le projet privilégie la fluidité du trafic au détriment de leur santé et de leur qualité de vie, et demandent que ces enjeux sanitaires soient pris en compte de manière prioritaire.

- Cohérence du projet et alternatives

Plusieurs participants dressent comme constat que les trois variantes proposées sur ce secteur ne répondent pas à l'objectif de fluidification du trafic entre Avranches et Granville. Plusieurs contributions suggèrent de reprendre le projet de 2x2 voies de 2006, arguant que le foncier a déjà été acquis et que cela permettrait de fluidifier le trafic de manière plus efficace et pérenne, tout en limitant le mitage des zones habitées. D'autres signalent que le projet ne prend pas suffisamment en compte les flux saisonniers et professionnels, entraînant un risque de saturation persistante des axes, même après aménagement.

○ Impacts agricoles et fonciers

Les agriculteurs présents rappellent leur inquiétude face à l'artificialisation des terres agricoles induite par le projet. Ils soulignent que certaines variantes viendraient morceler leurs exploitations, rendant leur activité impraticable et mettant en péril la viabilité économique de leur exploitation. Ils insistent sur le fait que derrière chaque parcelle se trouvent des familles et des emplois, et appellent à une prise en compte humaine dans les décisions d'aménagement. Les participants demandent également des précisions sur les modalités d'indemnisation prévues en cas de perte de terres agricoles.

○ Environnement et zones humides

Les participants expriment leur volonté de voir les zones humides préservées, certains estimant que le projet pourrait avoir des impacts négatifs sur des espaces naturels riches en biodiversité, notamment dans les zones identifiées entre le giratoire et « la prairie ». Ils questionnent la cohérence des cartographies présentées, indiquant que les cours d'eau ont pu être déplacés à la suite de chutes d'arbres, et souhaitent que ces évolutions soient prises en compte pour éviter des erreurs de tracé. Ils appellent à rechercher des variantes permettant de contourner ces espaces sensibles afin de limiter l'impact environnemental du projet.

○ Aménagements multimodaux et mobilité douce

Des contributions rappellent l'importance d'intégrer des aménagements cyclables sécurisés et continus dans le cadre du projet, afin de permettre une cohabitation sécurisée des différents modes de transport. Des participants s'interrogent sur l'installation d'arrêts de bus, d'aires de covoiturage et sur les connexions avec les zones d'activités existantes, notamment pour favoriser l'intermodalité. Ils souhaitent que le projet intègre la réflexion sur de nouveaux types de giratoires adaptés aux cyclistes, à l'image des giratoires de type hollandais récemment développés dans d'autres territoires.

○ Clarification technique et gouvernance

Enfin, plusieurs contributions font part d'un besoin de clarification sur le projet, notamment sur :

- La répartition des compétences en matière de voirie et d'entretien entre le Département et les communes, notamment dans les zones urbanisées.
- Le périmètre précis des acquisitions foncières envisagées dans le cadre des variantes proposées.
- Les coûts détaillés du projet, notamment concernant la prise en compte ou non de certaines voiries comme celle de Saint-Planchers.
- La gestion de la végétation le long des nouvelles infrastructures.

- Les conditions d'accès aux hameaux concernés par le projet, et les modalités de maintien des continuités locales.

Les contributions des carnets de bord révèlent un **niveau élevé d'inquiétudes sur les enjeux de sécurité, de santé et d'environnement**, ainsi qu'une forte attente d'alternatives plus structurantes et moins impactantes pour le territoire et ses habitants.

Elles appellent à une meilleure prise en compte des flux réels, à la préservation du tissu agricole et des espaces naturels, ainsi qu'à l'intégration des mobilités douces de manière ambitieuse, tout en maintenant la qualité de vie et la sécurité des riverains.

Contributions des cartes et synthèse

Table 1 : 4 personnes présentes sur cette table

Variante	Points positifs	Points négatifs	Questions
Variante A			
Variante B			
Variante C			

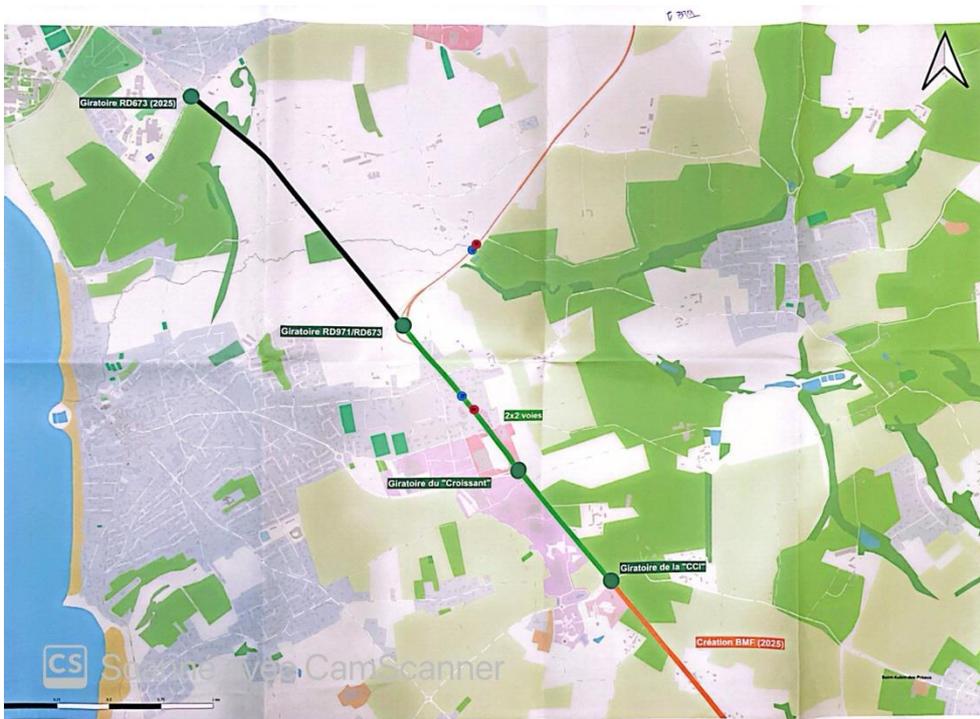
Variante A



Variante B :



Variante C :



Restitution :

Les rapporteurs de la table n°1 souhaitent souligner la diversité des points de vue exprimés, ce qui justifie une restitution à deux voix afin de refléter la pluralité des positions. Ils ont relevé que, sur certains secteurs, la largeur maximale disponible n'excède pas 20 mètres avec de nombreuses habitations de part et d'autre, ce qui rend l'aménagement d'une 2x2 voies en milieu urbain particulièrement complexe (Variante C). Cette contrainte physique suscite des interrogations quant aux possibilités de dégagement des véhicules et aux impacts pour les riverains.

Par ailleurs, il a été noté que dans ce scénario, aucune renaturation n'était prévue sur le tronçon concerné, alors même que le franchissement de la Saigue pose aujourd'hui des problèmes du fait d'un busage qui ne respecte pas nécessairement les normes environnementales actuelles. Cette question de la renaturation suscite des avis partagés : certains y voient un effet positif en termes environnementaux, comme en témoigne la gommette verte posée sur cette option, tandis que d'autres s'interrogent sur la faisabilité, l'impact réel, et le devenir agricole des terrains renaturés.

Pour la Variante A, les participants de la table 1 ont exprimé leur préoccupation concernant le passage dans une zone écologiquement riche, notamment vers Gatigny où sont présents des iris sauvages, estimant que cet impact serait très dommageable sur le plan environnemental. La discussion a également mis en évidence de fortes préoccupations agricoles, cette option impactant directement des exploitations agricoles dont les terres se situeraient de part et d'autre du contournement, créant une séparation physique susceptible de compromettre la viabilité de leurs exploitations. L'idée d'un contournement plus large a été évoquée reprenant le tracé du projet initial de 2006, mais cette hypothèse renverrait le tracé vers d'autres riverains sans apporter de solution pleinement satisfaisante.

Pour la Variante B, la question de l'impact sur les zones humides a été mise en avant : certains ont noté que le tracé toucherait potentiellement une zone humide dans sa partie haute, une zone où des remblais auraient été réalisés, ce qui signifierait que l'impact serait résiduel. Un agriculteur a confirmé que la zone humide concernée avait déjà été partiellement remblayée, limitant ainsi son impact environnemental. Par ailleurs, la portion en 2x2 voies sur cette variante a suscité des interrogations, même si certains estiment qu'elle serait plus facile à aménager que sur la partie haute de la Variante C. Pour les participants de la table 1, cette variante répondrait ainsi davantage aux contraintes du secteur.

Enfin, la question de la gestion de la 2x2 voies reste source d'interrogations. Un agriculteur s'est exprimé contre cette configuration, tandis que d'autres ont évoqué la possibilité de gagner de la largeur sur certains secteurs afin de fluidifier le trafic en

permettant la gestion du double flux de circulation. Néanmoins cette proposition a suscité des inquiétudes face au risque de sécurité engendré par un trafic plus proches des habitations du secteur située le long de la RD673.

Cette restitution met en lumière les tensions entre les objectifs de fluidité du trafic, les contraintes physiques et les impacts sur les exploitations agricoles et les milieux naturels, dans un contexte où les participants expriment un besoin de précisions techniques supplémentaires pour se positionner de manière pleinement éclairée sur chaque variante.

Table 2 : 3 personnes présentes sur cette table

Variante	Points positifs	Points négatifs	Questions
Variante A		<i>Contournement de la Maréchalerie – Vie extérieure impossible et sécurité entrée et sortie</i>	
Variante B		<i>Même chose</i>	
Variante C		<i>Nul</i>	

Variante A



Variante B:



Variante C :



Restitution :

Le rapporteur de la table 2 a illustré de manière concrète les difficultés rencontrées sur cet axe en signalant que, lorsqu'un tracteur sort de la carrière de Saint-Pierre, il se forme une file de plus de quarante voitures, rendant les sorties de propriété extrêmement complexes et dangereuses. Il a partagé un exemple personnel marquant où, en voulant s'engager pour partir en direction d'Avranches, il a failli sortir devant un camion, sans voir

qu'une moto doublait à vive allure à 140 km/h, évitant de justesse un accident grave. Ce témoignage met en lumière le besoin de solutions permettant aux habitants de pouvoir simplement sortir de leur propriété en sécurité. Le participant a également exprimé son accord avec l'ensemble des constats formulés lors de la première table, tout en insistant sur la nécessité de ne pas oublier le secteur de la Maréchalerie dans les réflexions et aménagements envisagés.

Table 3 : 6 personnes présentes sur cette table

Variante	Points positifs	Points négatifs	Questions
Variante A		22 - idem 19	56 - Si giratoire supprimé, enclavement du quartier de la Couperie qui ne pourra plus aller en direction d'Avranches
Variante B		19 - quelle ouvrage prévus pour fluidifier l'engagement des véhicules 21 - Sans intérêt - trop court 23 - Sortie entrée Jullouville Carolles	55 - idem 56 58 - Pas d'intérêt
Variante C		20 - Inenvisageable	

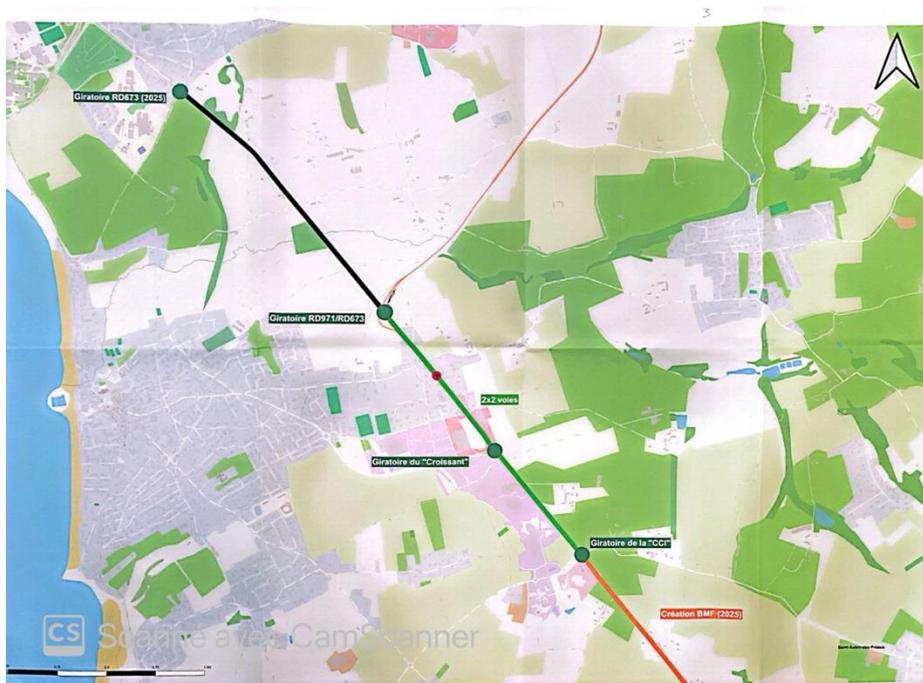
Variante A



Variante B :



Variante C :



Restitution :

Les participants de la table 3 ont rappelé que les zones humides situées entre la route de Saint-Aubin et « le canton des Hauts » sont aujourd'hui cultivées de bout en bout, à l'exception de deux parcelles fauchées en juin. Ils ont précisé que si le tracé initial en 2x2 voies avait été réalisé, il en serait resté uniquement des morceaux de parcelles basculant en zone protégée. Certains participants ont indiqué qu'ils avaient acheté en 2000 en ayant conscience de l'existence de ce projet de 2x2 voies, mais qu'ils estiment aujourd'hui

que ce projet doit évoluer, jugeant qu'une route en 2x2 voies n'est plus forcément justifiée. Cette option a été considérée comme irréaliste autour de la table, car elle ne répond pas aux problématiques à long terme.

Des interrogations ont été soulevées sur la cohérence des aménagements neufs (Variante A et Variante B), notamment sur l'arrivée de ces contournements sur la RD673, car fluidifier le trafic suppose un aménagement global, ce qui n'est pas garanti dans le scénario présenté. Le devenir du giratoire de la Couperie a particulièrement retenu l'attention : certains se demandent ce qu'il deviendra si le giratoire disparaît, ce qui impliquerait un détour important et poserait de grandes difficultés pour les usagers notamment en allant direction Avranches. Enfin, des doutes subsistent quant à l'efficacité globale de ces trois variantes, en particulier sur le point de savoir où sortiront les automobilistes venant de Jullouville, ce qui reste, pour le groupe, une question majeure à clarifier.

Table 4 : 5 personnes présentes sur cette table

Variantes	Points positifs	Points négatifs	Questions
Variante A	10 - <i>Faites sauter le pont</i> 11 - <i>Contourner la Maréchalerie</i> 12 - <i>Limiter à 50 ou 30</i> 13 - <i>Piste Cyclable</i>	5 - <i>Expropriation</i>	21 - <i>Accès au Val de Saigle à améliorer</i> 20 - <i>Accès à la ZA du Prétot</i> 19 - <i>Bien améliorer l'accès à Granville</i> <i>Optimiser l'efficacité du contournement</i>
Variante B		3 - <i>Bouchon + autant de nuisances</i> 4 - <i>Pas assez efficace</i>	
Variante C		1 et 2 - <i>Il faudra raser nos maisons !</i>	

Variante A



Variante B :



Variante C :



Restitution :

Les participants de la table 4 ont soulevé la problématique du contournement dans cette zone (variante A), en rappelant la présence de zones humides et en exprimant des doutes sur l'efficacité réelle de ce tracé pour fluidifier le trafic. Un participant a exprimé ses craintes, estimant que les automobilistes continueront de passer par les itinéraires actuels, notamment avec l'augmentation attendue du trafic, ce qui risquerait de maintenir la situation de saturation connue aujourd'hui.

Le groupe a toutefois identifié un intérêt potentiel sur la Variante B qui permettait de renaturer la route existante, notamment au niveau de la Saigue, à condition que le recalibrage de la voie (Route de l'école de musique) soit travaillé de manière cohérente pour rendre l'ensemble efficace. Des questions ont été posées quant à l'attractivité du tracé pour les automobilistes souhaitant se diriger vers le nord, avec l'idée que ce contournement doit réellement permettre d'éviter Saint-Pair pour ceux qui ne souhaitent pas traverser la ville et à condition que le gain de temps et de fluidité soit tangible.

La table a également discuté de l'opportunité de retravailler l'accès à la zone du Prétot, en envisageant que la route actuelle puisse être conservée pour les déplacements locaux, tandis que la nouvelle voie absorberait le flux principal de circulation. Enfin, des inquiétudes ont été exprimées concernant l'absence de certaines habitations sur les cartes présentées, limitant la visibilité des impacts pour les riverains. La possibilité de tracer la route en ligne droite en contournant la Maréchalerie, sur un terrain déjà acquis par le Département, a été évoquée. Cependant, cette proposition soulève des questions foncières importantes qu'il conviendrait d'analyser.

Table 5 : 4 personnes présentes sur cette table

Variantes	Points positifs	Points négatifs	Questions
Variante A		Mise en difficulté de 2 agriculteurs + bouchons entre la Marréchalerie et le rond-point de la CCI et la stabulation d'exploitation agricole Zone humide Village de la Maréchalerie toujours impacté par le trafic le bruit	
Variante B	Pas de difficulté des exploitations agricoles	Mise en difficulté des habitants du Sap, bruit, pollution	
Variante C		Impossibilité sur cette variante - trop d'habitations	

Variante A



Variante B:



Variante C :



Restitution :

Les participants de la table 5, parmi lesquels se trouvaient des agriculteurs, ont insisté sur l'importance des parcelles concernées pour leurs exploitations, notamment celles dédiées à la stabulation, qui jouent un rôle clé dans leur activité. Ils ont exprimé une opposition ferme au projet dans sa configuration présentée, soulignant que les zones de foncier pris par les contournements sont particulièrement riches écologiquement, serait fortement impactée, tout comme l'exploitation agricole concernée.

Ils ont rappelé que les agriculteurs ne seraient pas les seuls affectés par ce projet, les habitants de la zone étant également directement impactés, comme en témoigne un participant résidant dans le secteur. La discussion a également porté sur la question du coût, avec une différence de huit millions d'euros identifiée entre les variantes, montant qui pourrait être économisé. Les participants ont relevé que la variante B affecterait très peu la zone humide et entraînerait une moindre consommation de terres agricoles, tandis que la variante C a été jugée inadaptée au regard de ses impacts conséquents pour les riverains.

Contribution des notations de variantes

Notez les variantes du secteur

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

VARIANTE A

1 2 3 4 5

VARIANTE B

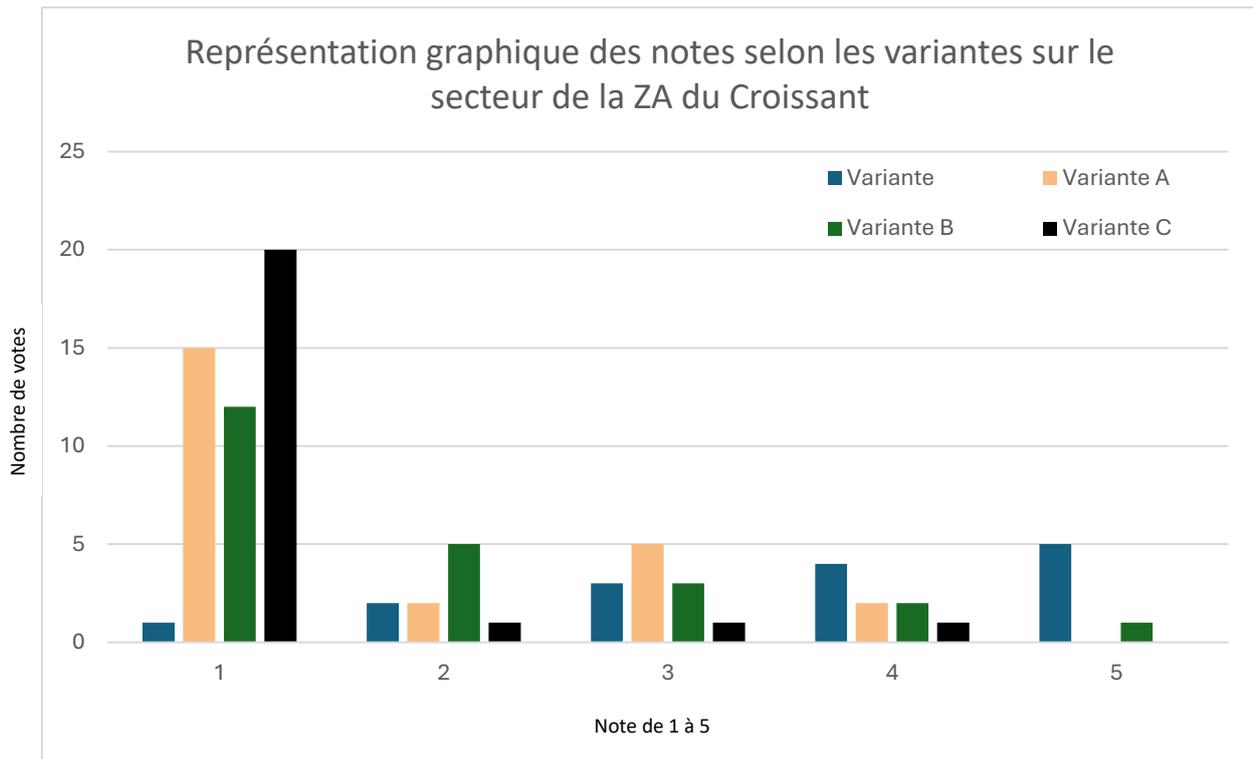
1 2 3 4 5

VARIANTE C

1 2 3 4 5

CS Scanné avec CamScanner

	1	2	3	4	5
Variante A	15 votes	2 votes	5 votes	2 votes	0 votes
Variante B	12 votes	5 votes	3 votes	2 votes	1 vote
Variante C	20 votes	1 vote	1 vote	1 vote	0 vote



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

La **Variante A** recueille **15 votes à la note 1** (« ne répond pas du tout aux enjeux »), ce qui traduit un rejet majoritaire de cette option par les participants. Seuls **2 votes sont exprimés à la note 2** et **5 votes à la note 3**, indiquant que quelques participants y voient une réponse partielle ou des aspects intéressants, sans toutefois répondre pleinement aux attentes. Avec **2 votes à la note 4** et **aucun à la note 5**, il apparaît que cette variante est perçue globalement comme peu adaptée aux enjeux, notamment en termes de sécurité, de fluidité du trafic ou de respect de l'environnement. Le rejet majoritaire souligne la perception d'une option qui ne résout pas les problématiques identifiées lors de la concertation.

La **Variante B** reçoit **12 votes à la note 1**, confirmant également une perception majoritairement négative de cette option par les participants. Elle obtient cependant **5 votes à la note 2** et **3 votes à la note 3**, traduisant des avis légèrement plus nuancés. Avec **2 votes à la note 4** et **1 vote à la note 5**, certains participants considèrent toutefois que la Variante B présente des éléments de réponse aux enjeux, notamment sur des aspects liés à la fluidité ou à la continuité des itinéraires, même si les impacts environnementaux et sur les terres agricoles restent un point de blocage pour beaucoup. Cette répartition suggère que cette variante suscite un débat, certains y voyant un compromis acceptable, d'autres la rejetant fermement.

La Variante C obtient le score le plus bas avec 20 votes à la note 1, traduisant un rejet très massif de cette option par les participants. Seul 1 vote est exprimé à la note 2, 1 à la note 3 et 1 à la note 4, sans aucun vote à la note 5. Cela révèle une très forte opposition, les participants jugeant que cette variante ne répond pas aux enjeux exprimés, qu'il s'agisse de la sécurité, de la qualité de vie des riverains, des impacts environnementaux ou de la cohérence avec les besoins de mobilité du territoire. Ce résultat met en lumière l'absence d'adhésion à cette proposition.

Globalement, ces résultats révèlent une **absence de consensus sur une variante pleinement satisfaisant**, tout en mettant en lumière un **rejet marqué des trois variantes, particulièrement de la Variante C**. Quelques nuances apparaissent pour la Variante B, qui recueille quelques votes positifs, suggérant qu'elle est perçue comme une base de travail pour certains, en dépit de ses limites. Ces résultats confirment la nécessité de **poursuivre les échanges et les études**, afin de mieux cerner les priorités exprimées par les participants – sécurité des déplacements, fluidité du trafic, préservation de la qualité de vie des riverains et des terres agricoles, ainsi que respect de l'environnement – avant de finaliser un choix de tracé ou d'aménagement. Ils soulignent également l'importance de **reprenre certains fondamentaux du projet pour répondre aux enjeux locaux tout en intégrant les mobilités douces et les continuités urbaines et rurales**.

Synthèse des contributions

o Environnement et cadre de vie

Les contributions mettent en lumière une **forte attente de préservation des zones humides, des espaces naturels et du tissu agricole**, jugés essentiels pour le territoire. De nombreuses inquiétudes concernent les nuisances sonores, visuelles et la pollution atmosphérique liées à l'augmentation du trafic routier. Ces inquiétudes sont particulièrement **portées par plusieurs habitants de la Maréchalerie se sentant oubliés**. Ces derniers décrivent une dégradation de leur qualité de vie liée au bruit et aux pollutions déjà existantes, et craignent un aggravement si le projet est réalisé dans sa forme actuelle. Ils insistent sur la nécessité de préserver leur cadre de vie, déjà fragilisé par le trafic, et demandent une prise en compte renforcée des enjeux sanitaires dans les choix d'aménagement.

o Sécurité routière et gestion du trafic

La **sécurité routière apparaît comme une préoccupation majeure**, notamment exprimée par plusieurs personnes. Ils évoquent les difficultés quotidiennes pour sortir ou entrer dans leur propriété en toute sécurité dans un contexte de trafic dense, en particulier pour les familles, les personnes âgées ou le personnel médical. Des témoignages concrets ont souligné des situations dangereuses vécues par les habitants, illustrant le besoin de solutions permettant de sécuriser les traversées et les accès aux habitations. Le devenir des giratoires existants, tel celui de la Couperie, suscite également des inquiétudes, certains craignant que leur suppression n'entraîne l'enclavement de quartiers comme la Maréchalerie, déjà fortement contraints dans leurs déplacements quotidiens.

o Impacts agricoles et fonciers

Les agriculteurs présents ont alerté sur **l'artificialisation des terres agricoles et le morcellement des exploitations**, qui compromettent leur viabilité économique. Ils insistent sur l'importance de prendre en compte les réalités de leur activité dans les choix d'aménagement, rappelant que derrière chaque parcelle se trouvent des familles et des emplois. Des précisions sont attendues sur les acquisitions foncières prévues, plusieurs participants signalant que certaines habitations n'apparaissent pas sur les cartes présentées, en particulier dans le secteur de la Maréchalerie.

o Propositions d'aménagement

Les participants ont formulé plusieurs **propositions pour améliorer l'efficacité et l'acceptabilité du projet**, notamment :

- l'intégration de **pistes cyclables sécurisées et continues**,

- la création d'aires de covoiturage et d'arrêts de bus adaptés,
- la sécurisation des traversées par des dispositifs de ralentissement ou des feux tricolores,
- la renaturation de tronçons existants, notamment au niveau de la Saigue, lorsque cela est pertinent,
- l'utilisation des terrains déjà acquis par le Département pour **limiter les coûts et les acquisitions supplémentaires.**

- Points de questionnement

Des interrogations subsistent sur :

- la cohérence du projet vis-à-vis des objectifs de fluidité à long terme,
- l'impact réel des variantes sur les zones humides et les espaces naturels,
- la prise en compte des flux saisonniers et professionnels,
- le devenir des giratoires et leur rôle dans la fluidité,
- le détail des coûts et des acquisitions foncières,
- la gestion de la végétation le long des nouvelles infrastructures,
- la préservation des continuités locales et des accès aux hameaux.

- Perceptions sur les variantes

Variante A : largement rejetée, jugée inadaptée et source d'impacts importants sur les zones agricoles, naturelles et les secteurs habités comme la Maréchalerie, sans garantie de réelle fluidité.

Variante B : perçue comme un compromis possible par certains, notamment pour sa capacité à limiter l'impact sur les terres agricoles et les zones humides, mais jugée insuffisante sur la gestion du trafic par d'autres.

Variante C : fait l'objet d'un rejet quasi unanime, perçue comme irréaliste, trop impactante sur l'habitat, les exploitations agricoles et l'environnement, sans répondre efficacement aux besoins identifiés.

Les contributions issues de la concertation révèlent **un haut niveau d'inquiétudes sur les enjeux de sécurité, de santé, de qualité de vie et d'environnement**, tout particulièrement exprimées par **plusieurs habitants de la Maréchalerie, secteur particulièrement exposé aux nuisances et aux risques de sécurité liés au projet.**

Elles soulignent une attente forte de solutions alternatives plus structurantes, moins impactantes pour les habitants, les agriculteurs et les espaces naturels, tout en répondant de manière cohérente aux besoins de mobilité. Les participants rappellent l'importance d'intégrer de manière ambitieuse les

mobilités douces et de maintenir la qualité de vie des riverains dans le cadre des choix d'aménagement.

Ces contributions confirment la nécessité de **poursuivre les études, de clarifier les impacts et de retravailler le projet pour garantir une approche équilibrée entre fluidité du trafic, préservation de l'environnement et qualité de vie des habitants**, avant toute décision sur le choix d'un tracé ou d'un scénario d'aménagement.

8. Prochaines étapes

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

La concertation se poursuivra dans les semaines à venir avec :

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

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

- **en ligne** sur le site concertation-granvilleavranches.fr
- **et en consultation dans les mairies concernées.**

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

23 juin 2025 LANCEMENT DE LA CONCERTATION

◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
24 juin 2025	2 juillet 2025	3 juillet 2025	7 juillet 2025	4 septembre 2025	9 septembre 2025	12 septembre 2025	18 septembre 2025
Réunion publique	Permanences mairie	Réunion publique	Permanences mairie	Permanences mairie	Réunion publique	Permanences mairie	Réunion publique
AVRANCHES	BACILLY	GRANVILLE	MARCEY-LES-GRÈVES	SAINT-PLANCHERS	FOLLIGNY	SAINT-PIERRE-LANGERS	SARTILLY-BAIE-BOCAGE
Salle Victor Hugo De 19h30 à 22h	De 10h à 12h LOLIF De 14h à 16h	Salle multisports de la Cité des Sports de 19h30 à 22h	De 9h30 à 12h SAINT-PAIR-SUR-MER De 13h30 à 17h	De 14h à 16h30 SAINT-AUBIN-DES-PRÉAUX De 17h à 19h	Salle des fêtes du Carrefour Bailly de 19h30 à 22h	De 9h30 à 12h SARTILLY-BAIE-BOCAGE De 14h à 17h	Salle culturelle de l'Étoile de 19h30 à 22h

CLÔTURE DE LA CONCERTATION 22 septembre 2025

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

Annexe :

Contributions des carnets de bord :

Statut	Question 1	Question 2
Associations	<i>Les 3 variantes ne répondent pas à fluidifier le trafic entre Avranches et Granville. Le département doit reprendre le trajet 2x2 voies de 2006. Les terres sont achetées, cela ferait gagner du temps et de l'argent. Une 2x2 voies à 110km/h</i>	Rien
Retraité	<i>« Inquiétudes sur les BMF au niveau du 3479 et du 3455 de la Maréchalerie. Déversement déjà actuellement de la pluie sous ma maison rues de plus en plus humides. Comment pourront se garer le personnel médical ainsi que la famille devant ma maison ? Quelques soient les variantes – bruit pollution humidité identique à aujourd'hui. Risques importants d'accident pour sortir et rentrer dans nos maisons</i>	Rien
Retraité	<i>Visite incomplète – La Maréchalerie nous ne comprenons pas la route BMF ? Très accidentogène. Revoir le projet ancien, il doit bien y avoir un moyen de contourner les zones humides. 2x2 voies à 309. Les humains sont moins considérés que les grenouilles. Qui roule sur la BMF ?</i>	Rien
Retraité	<i>Rien ne correspond à nos demandes !</i>	Rien
Retraité	<i>Sécurité Les riverains de la Maréchalerie. Bandes multifonctions plus dangereuse</i>	<i>La Maréchalerie ?</i>
Agriculteur	<i>Aucune variante ne correspond à l'avenir du trafic Granville Avranches</i>	Rien
Agriculteur	<i>Les variantes mettent en mon exploitation en péril, le terres agricoles, artificialisation... n'oublions pas les hommes. De plus l'ancien tracé été acquis pourquoi ne pas l'utiliser ?</i>	Rien

Salariés/Associations	<i>La route de Saint Planchers est-elle comprise dans les 34 millions d'€ ? L'aménagements de la 2x2 voies nécessite t'elle des acquisitions foncières ? Le raccordement des différentes voies sur le giratoire nécessite des acquisitions de terres agricoles ?</i>	Rien
Retraité	<i>On ne prend pas en compte le flux professionnel et le flux estival. On ne prend pas en compte la perte de terre agricoles. La 2x2 voies avec les voies vélos.</i>	Rien
Retraité	Rien	<i>Devenir du giratoire RD971/RD673 ? S'il est supprimé, le hameau de la Couperie se retrouvera enclavé avec de grande difficulté d'aller sur Avranches</i>
Salariés	<i>Définition des compétences entre commune et le département en termes de voirie et entretien. Nouvelle agglomération ? Dans le schéma présenter des zones humides, elles sont en décalage avec la réalité. Les cours d'eau ayant changé d'emplacement suite a des chutes d'arbres. Quels moyens pour la requalification sont prévus</i>	<i>Emprise des bassins versant sur le nouvel axe. Quels types de giratoire assez large et axe des voies d'engagements rapide. Existe-t-il une étude sur des giratoire à la hollandaise comme développer récemment à Caen, Monceville et Gilbertville. Quelle sortie privilégier pour les habitants de Jullouville et Kairon. Accès à Saint Planchers à partir des Mairettes vs la Nicolière.</i>
Retraité	<i>Variante A -passage de la Saigue terre agricoles, proximité de la stabulation. Variante B - zone humides et exploitation. Flux entre les 2 giratoire. Que devient le giratoire RD971/RD673 ? Que devient l'auto-pont ? déconstruit. Pas d'aménagement au carrefour RD572/673 ? Variante C - Impact sur les habitations et les accès aux entreprises, impacts sur les entrées et sorties à la RD673 ; sécurisation des</i>	<i>Gestion de la végétation le long des RD et nouveaux axes créés ? Quid des chemins et boucles de randonnée ? Continuité Saint Planchers et Saint Pair. Quelle surface de terres agricoles consommées ? Indemnités envisagées pour les riverains ? Arrêts de bus ? arrêts de covoiturage ? Quelles connexions avec la ZAC de la dénentière ? Projets urbains futurs ? Quelle voie pour les ambulances et les pompiers ? Quels</i>

	<i>entrées/sorties et de la circulation le long de la RD673</i>	<i>aménagements multimodaux ? Gestion des flux saisonnier ? Aménagement pour les transports collectifs ?</i>
<i>Pas d'information</i>	<i>Variante C -qualité de vie des riverains sera dégradé, route encore plus proche des habitations. Ralentissement à l'arrivée des giratoires. Variante B – intérêt limité de la 2x2 voies entre le giratoire de la CCI et celui du croissant</i>	<i>Quelles sont les aménagements par les accès cyclables</i>
<i>Salariés</i>	<i>Nous sommes impactés par les projets d'aménagements actuellement envisagées dans la zone du croissant. Les propositions présentées ne nous semblent pas répondre aux véritables enjeux de ce territoire. En l'état elles vont aggraver des problèmes que nous subissons au quotidien. Le bruit routier qui est déjà important, la pollution de l'air qui a un impact sur notre santé, la sécurité est un enjeu majeur sensible reléguée au second plan au projet d'une logique de fluidité du trafic. Il est essentiel de préserver notre cadre de vie, notre tranquillité</i>	<i>Rien</i>
<i>Retraité</i>	<i>Les contournements ne suffisent pas à fluidifier la circulation ; le bruit va rester un gros point noir pour les riverains. La Maréchalerie est totalement oubliée, c'est à croire que les véhicules disparaissent entre le croissant et la Havaudière</i>	<i>Rien</i>
<i>Salariés</i>	<i>HABITANTE de la Maréchalerie, je suis contre toute vos propositions d'aménagement de l'axe actuel puisque la maréchalerie n'est pas contournée le bruit va me rendre complètement dingue et la pollution ronge nos poumons. Je viens d'être diagnostiqué ASHTMATIQUE Je me</i>	<i>Le bruit la pollution et la sécurité des riverains avec les BMF</i>

	<p><i>pose beaucoup de questions sur ma santé et celle de ma famille. La route est trop dangereuse pour rentrer et sortir de chez nous avec des BMF vous rapprochez la route de nos maisons, et la vitesse va s'accélérer, les automobilistes sont trop impatients</i></p>	
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--