



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 THÉMATIQUE ENVIRONNEMENT & MOBILITÉS DOUCES

10 Juillet – 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 sur les thématiques Environnement et des Mobilités douces, notamment pour approfondir la compréhension du projet et recueillir les avis, points de vigilance et propositions.

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

2. Participants présents

- **23 représentants d'associations, habitant dans les communes de Granville, Saint-Pair-sur-Mer, Saint-Planchers**
- **Équipe projet :**
 - Noémie Brégault, cheffe de projet routier, Département de la Manche
 - Ludovic Leduc, chef de service maîtrise d'ouvrage, Département de la Manche
- **Garant CNDP :** Sophie Marie et Bruno Boussion
- **Animateurs :** Yousra Sadallah et Trévor Rideau (Agence État d'Esprit)

3. Déroulé de l'atelier

L'atelier thématique s'est déroulé en plusieurs séquences. Il a débuté par une présentation générale du projet de modernisation de l'axe Granville-Avranches par les services techniques du Département. Cette introduction a permis de rappeler les enjeux de la concertation et les différentes phases d'aménagement envisagées.

Dans un second temps, les participants ont assisté à une présentation des principaux enjeux environnementaux identifiés sur le tracé, concernant notamment les zones humides, la faune protégée, les terres agricoles, le bruit et la qualité de l'air. Une explication détaillée du déroulé de l'atelier « Environnement » a ensuite permis d'introduire la méthodologie de travail : chaque table a été invitée à analyser un secteur géographique donné à l'aide de cartes, gommettes et fiches de synthèse. Les participants ont identifié les impacts potentiels de chaque variante d'aménagement et hiérarchisé les options selon leur niveau de sensibilité environnementale. À l'issue de ce travail, un rapporteur par table a présenté chaque variantes et leurs impacts ainsi que les principaux éléments de discussion.

La seconde partie de l'atelier a porté sur les enjeux liés aux mobilités douces. Après une courte présentation des leviers identifiés pour renforcer les mobilités alternatives à la voiture individuelle (lignes de bus, pistes cyclables, parkings relais, etc.), les participants ont travaillé en groupes sur des cartes de chaque secteur afin de proposer des aménagements concrets adaptés aux réalités locales. Chaque groupe a complété une fiche de synthèse mentionnant les priorités retenues, les infrastructures à créer ou améliorer, ainsi que les freins actuels à l'usage des mobilités douces.

L'atelier s'est conclu par une restitution collective des travaux, chaque table mettant en avant un aménagement prioritaire, suivie d'un mot de clôture rappelant les prochaines étapes de la concertation et les modalités de contribution en ligne.

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 thématique sur l'environnement et les mobilités douces a débuté par une introduction en plénière, recontextualisant la concertation dans son cadre général. Les garants de la CNDP ont rappelé leur rôle de veille à la neutralité et à la transparence du processus. Le Département a ensuite présenté les grandes lignes du projet de modernisation de l'axe Granville–Avranches, en insistant sur les problématiques de sécurité, de congestion

et de préservation des milieux traversés. Il a précisé que les aménagements seront progressifs, en deux phases distinctes.

Une première séquence a permis de présenter les enjeux environnementaux : zones humides sensibles, biodiversité protégée, artificialisation des sols, nuisances sonores et qualité de l'air. Des questions ont émergé sur la fiabilité des relevés sur les zones humides et sur les données de qualité de l'air. Par la suite, le Département a donné des exemples concrets ont illustré la démarche « Éviter – Réduire – Compenser ».

La seconde séquence plénière a porté sur les mobilités alternatives. Le Département a rappelé son engagement en faveur du vélo, du covoiturage et du soutien aux collectivités, malgré l'absence de compétence directe sur les transports. Un état des lieux a été partagé : lignes de bus, aires de covoiturage, infrastructures cyclables, et potentiel ferroviaire peu exploité. Les participants ont été invités à formuler des propositions concrètes pour développer une mobilité plus durable sur l'ensemble de l'axe.

6. Notes d'ambiance de l'atelier

L'atelier a rassemblé des représentants associatifs, répartis sur cinq tables d'environ cinq personnes. La salle a été structurée autour des trois secteurs d'aménagement du projet : ZA du Croissant, Havaudière et barreau Sartilly–Marcey-les-Grèves, avec deux tables affectées par secteur. Toutefois, la forte présence de participants originaires de Granville et Saint-Pair a concentré l'attention sur le secteur du Croissant, provoquant un déséquilibre et suscitant parfois un sentiment de frustration. Afin d'encourager la diversité des échanges, les membres d'une même structure ont été répartis sur différentes tables. Cette organisation a favorisé des discussions souvent riches et contrastées.

▪ Séquence 1 – Environnement

Le travail sur carte a été jugé utile, mais plusieurs participants ont regretté l'absence d'informations précises ou chiffrées sur les impacts environnementaux. Cela a limité, selon eux, leur capacité à construire un avis pleinement éclairé et construit. Les débats en sous-groupes ont néanmoins permis de faire émerger de véritables questionnements. Certains échanges très denses ont toutefois écourté le temps de restitution, empêchant une synthèse complète pour quelques tables.

▪ Séquence 2 – Mobilités douces

La seconde séquence a nécessité des ajustements en cours d'atelier. Le format initial – un secteur par table – a été jugé trop contraignant. Les participants ont demandé à pouvoir réfléchir à l'échelle de l'axe entier. En réponse, des cartes supplémentaires ont été distribuées pour leur permettre une approche plus transversale. Ce changement a libéré les échanges, et permis la formulation de propositions concrètes pour favoriser les mobilités douces : continuités cyclables, aires de covoiturage, liaisons intermodales, etc.

A noter : Entre les deux séquences, certains participants ont dû quitter l’atelier, ce qui a entraîné une réorganisation des groupes. Ainsi la première séquence s’est déroulée avec cinq tables de travail, tandis que la seconde n’en comptait plus que quatre.

7. Contributions et propositions issues du travail sur table

7.1. Séquence 1 – Atelier Environnement

TABLE 1 – 6 personnes présentes – ZA du Croissant

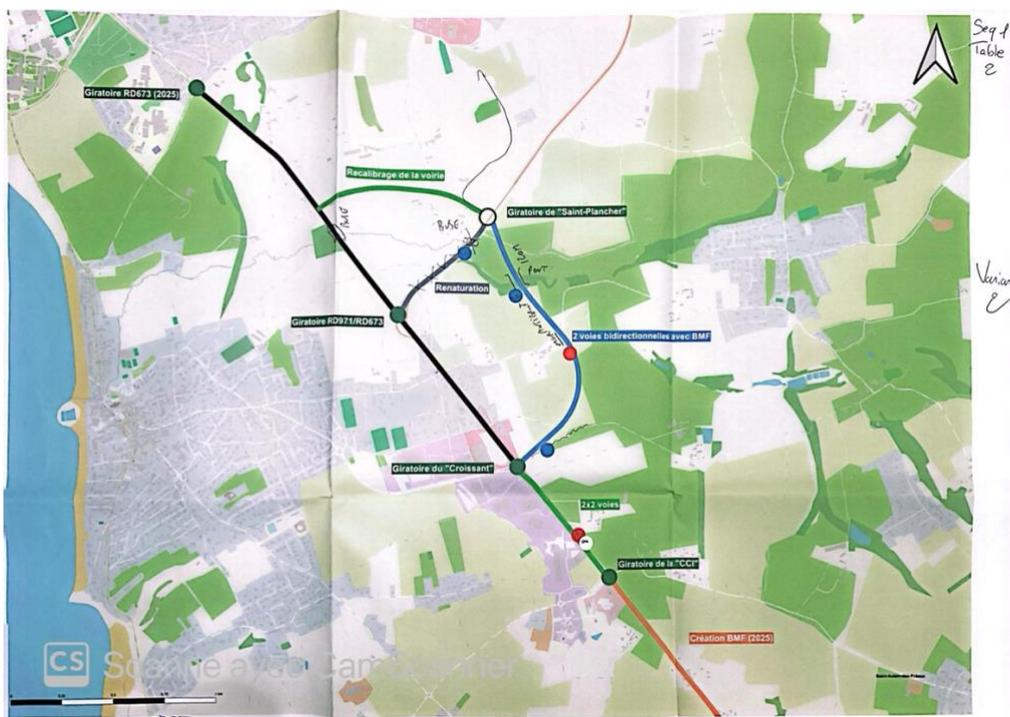
Variante	Espèces protégées	Pollution	Zones Humides	Bruit	Zones agricoles	Score totale	Commentaires
A	?	2	2	0	1	5	Impacts sur les zones agricoles fort. Impacts sur les zones humides et sur la pollution
B	?	1	2	1	0	4	Bruit et pollution pour les riverains et impacts sur les deux zones humides
C	?	2	0	2	0	4	Pollution bruit + air pour les riverains

Cartes annotées :

Variante A :



Variante B :



Variante C :



Restitution :

Variante C : perçue comme peu efficace en matière de limitation de la pollution et du bruit, malgré une vitesse limitée. Si les zones humides semblent épargnées, l'impact sur les riverains, jugé négligé dans cette proposition, a été vivement critiqué.

Variante B : interrogations sur la traversée de la vallée de la Saigue et la suppression d'ouvrages hydrauliques. Certains y voient une solution, d'autres redoutent un impact sur les milieux humides. Le groupe estime également que le trafic ne sera pas réduit.

Variante A : impact identifié sur les terres agricoles et la proximité des habitations. Des protections phoniques sont jugées nécessaires. Le manque de temps a limité l'analyse des enjeux écologiques.

TABLE 2 – 5 personnes présentes – ZA du Croissant

Variante	Espèces protégées	Pollution	Zones Humides	Bruit	Zones agricoles	Score totale	Commentaires
A	4	2	4	2	3	15	Traversée de deux zones humides. Morcellement parcellaire agricole/espaces naturels. Impacts sur les espèces protégées – déplacements. Artificialisation du sol +++
B	4	3	4	3	2	16	Traversée d'une zone humide + route sur une deuxième zone humide. Morcellement du parcellaire agricole. Impact sur les espèces protégées - corridors. Artificialisation du sol ++
C	1			2		3	Artificialisation du sol + Pas d'impacts sur les zones humides existantes. Impacts sur la circulation des espèces en cas de mur central.

+ Proposition pour la variante C : *Déplacer Emmaüs ou changer. L'entrée du site pour limiter le trafic important / stationnement sauvage aux horaires d'ouverture.*

Cartes annotées :

Variante A :



Variante B :



Variante C :



Restitution :

Variante A : jugée fortement impactante sur les zones humides (traversées à deux reprises), les espèces protégées, les corridors écologiques et les terres agricoles. Le groupe souligne une artificialisation importante des sols et des nuisances sonores et de pollution, bien que moindres.

Variante B : contournement plus réduit, mais avec des effets similaires : traversée de zones humides, fragmentation des espaces agricoles et naturels, atteinte aux espèces et aux continuités écologiques. L'artificialisation est légèrement moindre que pour la variante A, mais reste significative.

Variante C : L'impact environnemental est perçu comme plus limité, notamment sur les zones humides. Une vigilance est toutefois exprimée sur la circulation des espèces en cas de création d'un mur central.

TABLE 3 – 4 personnes présentes – Le Hameau de la Havaudière

Variante	Espèces protégées	Pollution	Zones Humides	Bruit	Zones agricoles	Score totale	Commentaires
A	0	2	0	3	0	5	Problèmes de bruit et gêne des riverains
B	2	4	3	1	5	15	Très impactantes sur les zones agricoles, les ouvrages sur

							l'environnement. Découpe des espaces
--	--	--	--	--	--	--	---

Proposition d'une variante C : Acheter les maisons au sud de la route. Faire passer la route sur l'emplacement des maisons Créer une zone 50 avec un feu pour la sécurité des riverains. Acheter les maisons cotées nord et les attribuer a des start-up territoriales (pour le bien commun), renaturer une partie de l'ancienne route. Faire éventuellement un mur anti-bruit. Faire une voie douce sur l'ancienne route.

Cartes annotées :

Variante A :



Variante B :



Restitution :

Les participants ont travaillé sur le secteur de la Havaudière.

Variante A : perçue comme la moins impactante sur les plans environnemental et agricole. Aucun effet identifié sur les zones humides, les terres agricoles ou les espèces protégées.

Variante B : jugée nettement plus impactante. Le groupe note des atteintes importantes aux zones humides et aux terres agricoles, ainsi qu'aux espèces protégées. La présence de ronds-points est également pointée comme source de pollution accrue. Cette variante est jugée incompatible avec l'objectif de zéro artificialisation nette.

Proposition alternative : le groupe a imaginé une nouvelle variante consistant à racheter certaines habitations au sud de la Havaudière pour dévier la route, réduire les nuisances sonores avec des murs antibruit et renaturer l'ancienne voie. Cette solution serait selon eux moins impactante, limiterait la vitesse, et améliorerait la sécurité dans le hameau.

TABLE 4 – 5 personnes présentes – Le Hameau de la Havaudière

Variante	Espèces protégées	Pollution	Zones Humides	Bruit	Zones agricoles	Score totale	Commentaires
A	0	4	0	4	0		Gros impact sur le bruit et pollution de l'air
B	1	5	1	5	2		Artificialisation et morcellements espaces agricoles, plusieurs zones humides et

							problème de pollution pour le bruit et l'air
--	--	--	--	--	--	--	--

Cartes annotées :

Variante A :



Variante B :



Restitution :

Le groupe a principalement travaillé sur le secteur de la Havaudière.

Variante A : les participants relèvent un fort impact sur les habitations du hameau et des alentours, avec des nuisances importantes en termes de bruit et de pollution de l'air.

L'ensemble du tracé est jugé pénalisant pour les riverains, y compris ceux des hameaux isolés.

Variante B : bien que s'appuyant sur un contournement, cette variante est jugée encore plus impactante sur le plan environnemental : artificialisation des sols, atteintes aux zones humides, aux espaces naturels et agricoles, ainsi qu'aux espèces protégées. Le groupe souligne que les nuisances sonores et la pollution resteraient importantes sur l'axe actuel, car seule une part limitée du trafic (estimée à 30 %) emprunterait la déviation.

TABLE 5 – 4 personnes présentes – Barreau Sartilly et Marcey-les-Grèves

Variante	Espèces protégées	Pollution	Zones Humides	Bruit	Zones agricoles	Score totale	Commentaires
A	3	6	1	0	5	13	Cette zone peu habitée, quel intérêt de faire un contournement ? Le raccordement à la 4 voies est consommateur d'espace et a un impact environnemental. Pourquoi ne pas utiliser la route existante qui est libre et droite. Impact carbone des travaux et du flux augmenté
B	0	0	0	2	0	2	La Variante C exploite une route existante avec peu de riverains et peu d'impacts sur l'environnement. Au pire, on peut indemniser des quelques riverains/économie.
C	1	2	1	0	1	5	Variante beaucoup moins impactante. Est-ce vraiment intéressant de rajouter une jonction vers la 4 voies.

Remarques 1 : « On m'a refusé l'installation à la table « Croissant » car il avait 5 personnes et des personnes arrivées après y sont autorisées (Élu à Saint Pair) »

Remarque 2 : Ensemble de l'itinéraire – 4 types de pollution : pollution atmosphérique, pollution sonore, pollution lumineuse, pollution visuelle, pollution de l'air, pollution pendant la construction.

Cartes annotées :

Variante A :



Variante B :



Variante C :



Restitution :

Les participants ont mis l'accent sur les multiples formes de pollution, trop souvent réduites à leur seule dimension atmosphérique. Ils rappellent qu'il faut aussi considérer les pollutions liées à la construction, au carbone, au bruit et au visuel.

Variante A : jugée très impactante sur l'environnement, avec atteintes aux zones humides, terres agricoles et espèces protégées. Le groupe critique l'intérêt du contournement dans une zone peu habitée, et souligne un fort coût environnemental.

Variante B : correspond au tracé existant, peu habitée. Bien qu'un impact sonore soit identifié pour quelques riverains, le groupe estime qu'une indemnisation ciblée serait plus pertinente que de lourds aménagements.

Variante C : perçue comme la moins impactante, utilisant un barreau pour rejoindre le contournement de Marcey. Elle présente peu d'effets négatifs sur l'environnement et les riverains, mais son utilité est interrogée.

Synthèse des contributions liés à la thématique environnementales :

○ **Secteur 1 : Zone d'activités du Croissant**

Les participants ont reconnu que les **variantes A et B** présentent des impacts environnementaux importants, notamment :

- La **traversée de zones humides,**
- La **fragmentation des espaces agricoles et naturels,**

- Des effets notables sur les **espèces protégées et les corridors écologiques**,
- Une **artificialisation marquée des sols allant à l'encontre du ZAN**

Cependant, ces variantes ont aussi été considérées comme des options **compréhensibles** du point de vue de l'aménagement, dans la mesure où elles permettent d'éviter certaines zones habitées. La **variante B**, avec un contournement plus court, est jugée un peu moins impactante que la A, mais les deux restent sous conditions.

À l'inverse, la **variante C a été rejetée**. Bien qu'elle semble présenter moins d'impacts sur les milieux naturels, elle est perçue comme **très pénalisante pour les riverains**, du fait de la concentration des nuisances (bruit, pollution) sur un axe maintenu en zone habitée. Elle est jugée **incompatible avec les objectifs de qualité de vie** et perçue comme une solution de facilité, sans réelle prise en compte de l'environnement humain.

○ Secteur 2 : Le hameau de la Havaudière

Sur ce secteur, les échanges ont mis en évidence une opposition marquée aux **nuisances générées par la variante A**, bien que les impacts environnementaux y soient perçus comme modérés. Les préoccupations se concentrent sur le **bruit et la pollution pour les riverains**, dans un secteur déjà fortement exposé.

La **variante B** a été jugée **nettement plus impactante**, tant sur le plan écologique qu'agricole. Selon les participants, elle entraîne une artificialisation importante, affecte les zones humides et les espaces naturels, et reste peu efficace sur le plan des nuisances, puisque seule une partie du trafic l'emprunterait.

Une **variante alternative (C)** a été proposée par une table : achat ciblé de maisons au sud, déplacement de la voirie, renaturation partielle de l'axe existant, aménagements paysagers et apaisement de la circulation. Cette option, jugée innovante, allie **réduction des impacts écologiques et amélioration du cadre de vie local**.

○ Secteur 3 : Barreau Sartilly–Marcey-les-Grèves

Ici, les participants ont insisté sur le **caractère peu habité de la zone** et ont donc questionné **l'intérêt même d'un contournement**. La **variante A**, qui suppose la création d'un barreau avec raccordement à la 4 voies, est considérée comme très coûteuse écologiquement (zones agricoles consommées, pollution liée aux travaux, artificialisation inutile).

La **variante B**, correspondant au tracé existant, est vue comme plus raisonnable : peu d'impacts environnementaux, peu de riverains concernés.

Le groupe propose même de compenser directement les nuisances pour les rares riverains impactés.

La **variante C**, qui consiste en un petit barreau de liaison, est considérée comme la moins impactante, mais son **utilité réelle est interrogée** : certains doutent de la pertinence d'ajouter une jonction si peu utilisée.

○ **Enseignements transversaux**

- Les participants ont exprimé un **besoin fort d'informations plus détaillées**, notamment cartographiques, pour apprécier les impacts environnementaux.
- La **notion d'artificialisation des sols** a été un critère central d'évaluation, souvent rédhibitoire.
- Plusieurs groupes ont souligné que **l'environnement humain** (riverains, cadre de vie) est souvent **sous-estimé dans les variantes proposées dans le projet**.
- Enfin, la question de la **pollution a été largement élargie** : au-delà de l'air, les participants ont rappelé l'importance de considérer aussi la **pollution sonore, visuelle, lumineuse et liée aux chantiers**, dans une approche globale des impacts.

7.2. **Séquence 2 – Atelier Mobilités douces**

TABLE 1 – 8 personnes présentes – ZA du Croissant et avis générale sur tout le tracé

Variante	Freins actuels à l'usage des mobilités douces	Infrastructures de mobilités douces à créer ou améliorer
A	Bus : horaires tardives – prise en charge par l'employeur ? Covoiturage : Horaires non régulier	Refonte du réseau ferroviaire : A. Granville Avranches en 23 minutes, la solution ferroviaire est sous utilisée dans le sud manche. Augmentation des cadences, tarification à 1€, prise en charge par l'employeur de 50 à 75%, et des navettes. Desservir par train la Haye Pesnel, Granville, Sartilly, etc
B	Idem	Idem
C	Idem	Idem

Cartes annotées :

Variante A :



Variante B :



Variante C :



Restitution :

Les participants de la table 1 ont mis en évidence un besoin urgent de structurer et de formaliser les usages existants autour du covoiturage à Granville. Ils soulignent qu'en l'absence d'une aire dédiée, le parking de l'Intermarché joue aujourd'hui ce rôle de manière informelle, du fait de sa facilité d'accès. À leurs yeux, un aménagement spécifique est nécessaire dans ce secteur, idéalement à proximité de la CCI, point de convergence entre les lignes de bus Néva et Manéo. Ils suggèrent ainsi de créer une véritable aire multimodale à cet endroit, avec un arrêt supplémentaire pour le Manéo et un prolongement du Néva.

En matière de mobilités actives, les échanges ont mis en lumière une piste cyclable existante entre les établissements scolaires et les zones sportives, mais jugée inadaptée, voire dangereuse à certains endroits. Son amélioration est perçue comme prioritaire, notamment en sécurisant le passage vers Saint-Pair via la passerelle, et en prolongeant la piste dans les zones résidentielles et économiques si le contournement permet une baisse du trafic.

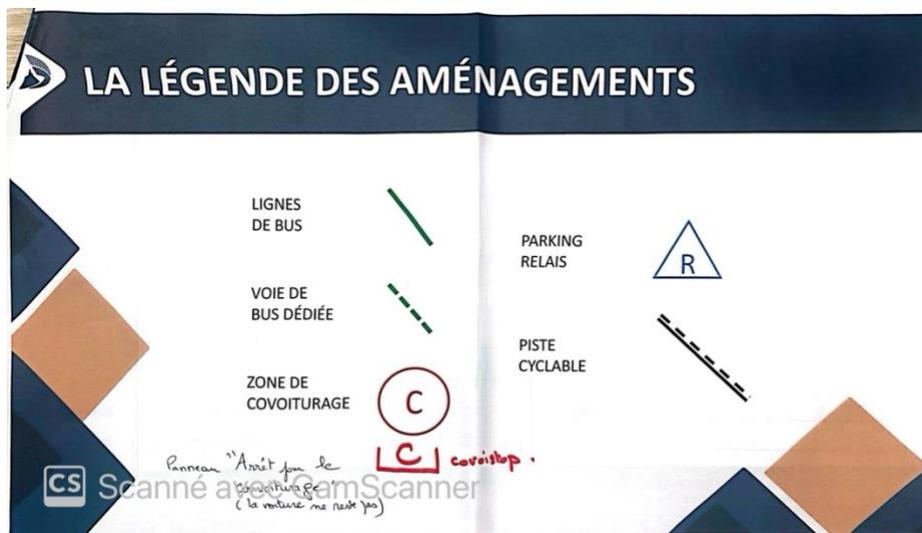
Les échanges ont aussi mis en exergue des difficultés liées aux transports en commun : les horaires des bus sont jugés inadaptés aux besoins réels, que ce soit pour les scolaires (arrivées trop tardives en établissement) ou pour les salariés (dernier bus trop tôt en soirée). Une simple révision de la grille horaire, notamment un avancement le matin, est identifiée comme une solution pragmatique et facile à mettre en œuvre.

Enfin, plusieurs freins structurels à l'usage des mobilités alternatives ont été évoqués, notamment l'absence de prise en charge réelle par les employeurs sur le covoiturage ou les transports collectifs. La table plaide pour une meilleure coordination avec les entreprises et des campagnes de sensibilisation.

Un accent particulier a été mis sur le potentiel du ferroviaire, perçu comme une alternative crédible à la voiture. Les participants estiment que les lignes existantes sont sous-exploitées, alors qu'elles pourraient répondre aux besoins locaux comme aux flux touristiques, notamment vers le Mont-Saint-Michel. Ils appellent à une vision à long terme (2050), en insistant sur les marges de manœuvre existantes sans emprise foncière supplémentaire.

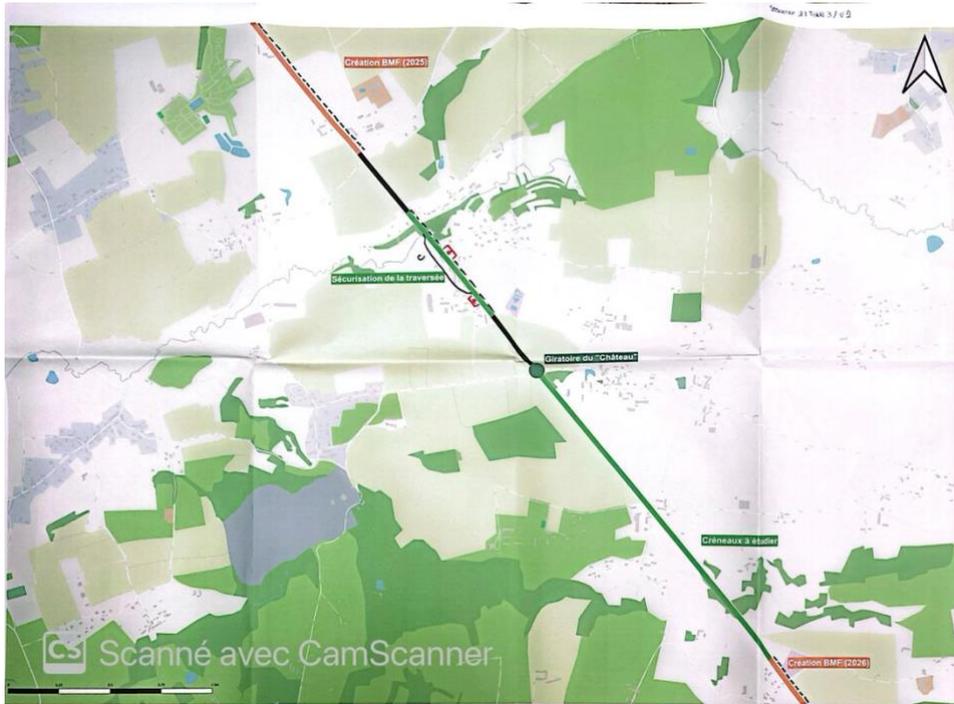
TABLE 3 – 5 personnes présentes – Hameau de la Havaudière et avis général sur tout le tracé

Variante	Freins actuels à l'usage des mobilités douces	Infrastructures de mobilités douces à créer ou améliorer
A		Créer des voies dédiées aux bus et covoiturages. Prix compétitifs pour le train. Utiliser les BMF pour faire des tronçons de route donnant la priorité aux transports alternatifs.
B		Pistes cyclables dans le hameau, arrêts minutes pour le stop avec anneaux vélos



Cartes annotées :

Variante A :



Variante B :

(Carte non complétée donc pas utile à intégrer au compte rendu)

Variante C de la ZA du Croissant :



Restitution :

Les participants de la table 3 ont structuré leur réflexion autour des principaux freins à la mobilité alternative sur le territoire, en soulignant en premier lieu le manque d'amplitude et de fréquence des trains, en décalage avec les horaires de travail. Ils ont insisté sur la nécessité d'un cadencement plus adapté des trains régionaux, notamment sur les lignes entre Granville, Folligny et Avranches, ainsi que sur une meilleure communication autour de l'offre existante, souvent méconnue malgré son potentiel.

La lisibilité du réseau a été au cœur des préoccupations : les participants ont proposé de mieux signaler les arrêts de bus, de sécuriser les arrêts Nomad, et d'améliorer les pôles d'échange multimodaux en cours de développement à Granville et à Folligny. Ils ont également recommandé le développement de nouveaux arrêts de bus intermédiaires, notamment entre Le Croissant, La Havaudière et Sartilly, tout en suggérant une logique de desserte alternée pour maintenir des temps de trajet compétitifs.

Du côté des infrastructures, plusieurs propositions concrètes ont été formulées : la création ou l'amélioration de parkings relais (notamment au Taillet, au Croissant, et près de la CCI), la formalisation de l'aire de covoiturage à proximité de l'Intermarché, ou encore la valorisation d'un potentiel site de stationnement au niveau de l'auto-pont, à proximité d'un rond-point sous-utilisé. Ces espaces serviraient à encourager le covoiturage et les correspondances avec les navettes urbaines.

En matière de mobilités actives, les participants ont insisté sur l'importance de bandes cyclables sécurisées, continues et sans coupure, critiquant la fragmentation actuelle du réseau. Ils ont également souligné le besoin de développer des itinéraires cyclables parallèles à l'axe routier principal, permettant une alternative rapide et sûre à la voiture pour les déplacements domicile-travail.

Enfin, la table a exprimé le souhait de développer le transport à la demande et de créer une ligne de covoiturage dédiée entre Granville et Avranches, tout en appelant à la mise en œuvre de mesures incitatives à l'usage des mobilités partagées (avantages financiers, campagnes de communication, soutien des employeurs...).

TABLE 4 – 5 personnes présentes – Hameau de la Havaudière (mais avis généraux sur tout le tracé)

Variante	Freins actuels à l'usage des mobilités douces	Infrastructures de mobilités douces à créer ou améliorer
A	Grille horaire actuelle des trains – augmente le nombre de trajet et appuyer les horaires des heures de travail. Augmenter l'amplitude horaire Manque de communication sur les lignes Nomad Granville Avranches et	PEM – Pole d'échange multimodale en gare de Granville et de Folligny Parking relais ZA Taillais + maintien des navettes d'été et bus gratuit par rejoindre le centre-ville. Parking relai au croissant et communication !!! panneau d'information, etc). Développer des arrêts de bus entre Granville et Avranches et développez

	<p>rendre les arrêts plus visibles.</p> <p>Développer les intermodalités et les connexions entre les différents modes de transport /// pour les aménagements vélo et abris</p>	<p>la fréquence pour que chaque bus ne s'arrête pas à chaque arrêt pour ne pas augmenter le temps de trajet. Développer des bandes cyclables sécurisées et sans rupture de continuité. Ligne de covoiturage Granville Avranches. Transport à la demande à développer. Mobilités douces parallèle à l'axe. Proposer des mesures incitatives à prendre les transports partagés ou les mobilités douces</p>
B	Idem	Idem

Cartes annotées :

Variante B :



Variante C de la ZA du Croissant :



Restitution :

Les échanges de la table 4 ont souligné la nécessité de repenser la route pour qu'elle donne la priorité aux mobilités partagées plutôt qu'à la voiture individuelle. Inspirés d'expériences menées dans d'autres territoires urbains comme Nantes ou Rennes, les participants ont proposé la mise en place de voies dédiées aux transports en commun et au covoiturage, dans certaines portions de l'axe, notamment là où le gabarit routier (jusqu'à 9 mètres avec les bandes multifonctions) le permettrait.

Ils insistent sur la saturation croissante de Granville, ville presque île où l'accumulation de véhicules n'est pas soutenable à long terme. Pour eux, la régulation de l'usage automobile est incontournable, et cela passe par une combinaison d'aménagements : encouragement au covoiturage, développement de l'offre de transport collectif, et création d'espaces de correspondance sécurisés.

Un constat partagé : l'offre existe (ex. ligne 307, 7 trajets par jour), mais reste peu utilisée, faute d'attractivité et de communication. Les participants ont ainsi plaidé pour une meilleure information sur l'offre de transport et pour des actions incitatives afin de faire évoluer les pratiques. Ils proposent également d'identifier des arrêts stratégiques en lien avec des axes perpendiculaires, permettant aux usagers de venir à vélo, de laisser leur deux-roues en sécurité, et de poursuivre en transport partagé (bus, covoiturage).

Enfin, des micro-aménagements ont été évoqués : créer de petits espaces d'arrêt sécurisés à proximité des ronds-points, avec des zones d'attente pour le covoiturage ou les arrêts à la

demande. Ces emplacements, visibles et pratiques, favoriseraient des usages souples et adaptés aux réalités locales, tout en sécurisant les pratiques existantes.

TABLE 5 – ? personnes présentes – Barreau entre Sartilly et Marcey (mais avis généraux sur tout le tracé)

Variante	Freins actuels à l'usage des mobilités douces	Infrastructures de mobilités douces a créer ou améliorer
A	Covoiturage en entreprise et vélo dans les bus ou sur porte vélo = moins de voiture finalement. Le train Granville Avranches avec arrêts Folligny et la Haye Pesnel. 23 minutes	Aller plus loin sur les aires de covoiturages avec des abris humains et vélo (local d'attente) nombreux sur les intersections. Mettre en place une application de covoiturage comme en Isère avec des temps d'attentes de 10min maxi. Mettre en place des navettes de bus régulières à 30min d'intervalle Mettre en place une navette entre Granville et Avranches. Navette entre les gares et les villes notamment a Avranches.
B	Idem	Idem
C	Idem	idem

Cartes annotées :

Variante B :



Restitution :

La table 5 appelle à une vision d'ensemble de l'axe Avranches–Granville, estimant que les réponses en matière de mobilités douces ne peuvent être cantonnées à des secteurs isolés. Compte tenu de l'intensité des flux quotidiens entre les deux pôles urbains, les participants considèrent qu'il existe là un potentiel structurant pour une mobilité décarbonée, à condition de développer une approche cohérente sur tout le linéaire.

Le covoiturage est largement évoqué, mais sous une forme enrichie : il ne s'agirait plus simplement de créer des parkings, mais de concevoir de véritables aires intermodales, équipées d'abris à vélos sécurisés et de zones d'attente confortables. Ces aires, idéalement nombreuses et bien réparties le long de l'axe, permettraient aux habitants de communes intermédiaires (comme Lolif, par exemple) de rejoindre l'axe principal à vélo ou à pied, puis de poursuivre en covoiturage.

Cette logique suppose également le déploiement d'outils numériques adaptés, sur le modèle d'applications déjà éprouvées dans d'autres territoires (ex : Isère), permettant aux usagers de signaler en temps réel leur point de départ et leur destination, et d'être pris en charge dans les 10 minutes. Les participants évoquent une solution hybride entre covoiturage et transport à la demande, garantissant une continuité de service.

Au-delà du covoiturage, la table plaide pour une offre régulière de navettes, qu'il s'agisse de bus toutes les 30 minutes ou de petites liaisons ferroviaires intercalées entre les trains Paris–Granville. Une telle fréquence est jugée indispensable pour rendre crédibles les alternatives à la voiture, à l'image de ce qui se fait ailleurs en France ou en Europe.

Enfin, la table insiste sur l'importance d'une véritable intermodalité, qui passe par la possibilité d'embarquer des vélos dans les bus, par la compatibilité horaire entre les différents modes, et par un maillage fin du territoire. L'objectif est clair : offrir une chaîne de déplacement fluide, accessible à tous, et aboutir à une réduction concrète du nombre de voitures sur l'axe.

Synthèse des contributions sur les mobilités douces

L'ensemble des contributions issues des tables de travail témoigne d'une volonté unanime de traiter l'axe Avranches–Granville dans sa globalité, insistant sur la nécessité d'une **vision systémique et cohérente des mobilités alternatives** à l'échelle de l'ensemble du tracé.

Une demande forte d'intermodalité et de continuité

Les échanges font apparaître une attente très forte en matière de **développement de l'intermodalité**. Le besoin de **connexions fluides entre les différents modes de transport** a été exprimé dans toutes les tables. Les pôles d'échanges multimodaux existants doivent être renforcés, et de **nouveaux points de correspondance** doivent être créés, notamment aux abords des zones d'activités, des ronds-points, ou sur les axes perpendiculaires.

Modernisation et adaptation des offres de transport

De nombreuses contributions ont mis en avant les **freins liés aux horaires et à la fréquence** des transports collectifs actuels. Qu'il s'agisse de la grille des réseaux de bus ou des dessertes ferroviaires, les usagers pointent une **inadéquation avec les besoins quotidiens**, tant pour les actifs que pour les scolaires. Des **ajustements d'horaires**, des **cadencements plus réguliers**, ainsi que des **navettes en heure creuse ou estivales** sont proposés.

Le potentiel du ferroviaire : une alternative crédible mais sous-exploitée

La **sous-utilisation du réseau ferroviaire** a été unanimement relevée. Tous appellent à un **renforcement des liaisons locales**, notamment entre Granville, Folligny, La Haye-Pesnel et Avranches, et à la **mise en place de dessertes plus fréquentes** (toutes les 30 minutes par exemple), à l'image de ce qui se pratique ailleurs en France ou en Europe. L'idée d'un **réseau régional de proximité à tarif réduit**, soutenu par les employeurs, a été jugée pertinente.

Vers un covoiturage structuré, connecté et incitatif

Au-delà des aires classiques, les participants appellent à la création de **véritables plateformes de covoiturage**, équipées d'**abris à vélos**, de **zones d'attente** et d'**outils numériques dédiés**. Plusieurs groupes évoquent l'exemple d'applications de covoiturage dynamique permettant une prise en charge rapide (sous 10 minutes), à mi-chemin entre transport à la demande et auto-partage.

Les mobilités actives : sécuriser, relier, encourager

Enfin, les mobilités actives, en particulier le **vélo**, apparaissent comme un **levier de report modal complémentaire**, à condition de lever les freins liés à la **sécurité**, à la **discontinuité**

des itinéraires, et au **manque d'équipements** (abris, stationnements, signalétique). Des aménagements le long de l'axe, mais aussi en parallèle, sont attendus pour **connecter les villages, zones d'habitat et bassins d'emploi** de manière efficace.

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**,
- la tenue de **permanences en mairie**, permettant aux habitants de poser leurs questions et de faire part de leurs remarques.

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

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

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

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 Salle Victor Hugo De 19h30 à 22h	BACILLY De 10h à 12h LOLIF De 14h à 16h	GRANVILLE Salle multisports de la Cité des Sports de 19h30 à 22h	MARCEY-LES-GRÈVES De 9h30 à 12h SAINT-PAIR-SUR-MER De 13h30 à 17h	SAINT-PLANCHERS De 14h à 16h30 SAINT-AUBIN-DES-PRÉAUX De 17h à 19h	FOLLIGNY Salle des fêtes du Carrefour Bailly de 19h30 à 22h	SAINT-PIERRE-LANGERS De 9h30 à 12h SARTILLY-BAIE-BOCAGE De 14h à 17h	SARTILLY-BAIE-BOCAGE 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.