

PROJET D'AMÉNAGEMENT ROUTIER **GRANVILLE** **» AVRANCHES**

Concertation préalable du 23 juin
au 22 septembre 2025



DOSSIER
DE CONCERTATION

Le mot du maître d'ouvrage

Département de la Manche

Chères concitoyennes, chers concitoyens,

Le Département de la Manche s'engage avec détermination dans la modernisation de l'axe Granville-Avranches. Cette liaison est l'une des plus fréquentées du département. Chaque jour, des milliers d'usagers l'empruntent : riverains, salariés, professionnels de la route et touristes. Pourtant, cet axe stratégique est aujourd'hui marqué par des congestions croissantes et des problèmes de sécurité routière. Pour y remédier, des aménagements essentiels sont nécessaires afin d'améliorer la sécurité et fluidifier le trafic tout en respectant l'environnement.

Notre ambition est donc claire : améliorer significativement cet axe routier tout en préservant notre patrimoine naturel. Pour ce faire, nous avons repensé notre approche, pour une proposition sectorisée, pragmatique et en phase avec la réglementation environnementale, passant d'un projet initial de 2x2 voies daté (2006) et qui n'est plus en phase avec la réglementation actuelle et les enjeux environnementaux à une stratégie d'aménagement progressive et localisée. Cette nouvelle vision entend sécuriser les points accidentogènes, fluidifier la circulation et minimiser l'impact sur les espaces naturels et agricoles.

« Vos contributions, à travers cette concertation, seront essentielles pour construire un projet qui nous ressemble et qui répond aux besoins de toutes et tous »

Le projet que nous vous présentons aujourd'hui est le fruit d'une réflexion approfondie, intégrant les recommandations environnementales et les besoins exprimés par les acteurs locaux, les riverains et les usagers de la route. Il prévoit des aménagements à court terme, comme la mise en place de bandes multifonctions et de giratoires, ainsi que des projets plus ambitieux à long terme, tels que des contournements localisés et des créneaux de dépassement.

Votre participation à cette concertation est primordiale. Vos avis, vos idées et vos préoccupations enrichiront notre réflexion et nous aideront à façonner un projet en cohérence avec les attentes de notre territoire. Dans le cadre de cette démarche, nous vous invitons à participer activement à la réflexion au cours de laquelle nous pourrons :

- ◆ **Débattre des scénarios d'aménagement proposés ;**
- ◆ **Identifier les priorités pour la sécurité et la fluidité ;**
- ◆ **Dialoguer autour des solutions pour réduire les nuisances et protéger notre environnement.**

Vos contributions, à travers cette concertation, seront essentielles pour bâtir un projet qui nous ressemble

et qui répond aux besoins de toutes et tous. Les dispositifs d'information et d'échange sont là pour vous permettre de vous exprimer pleinement, que ce soit lors des réunions publiques, des permanences, ou par voie numérique.

Ensemble, faisons de ce projet un levier d'attractivité, de sécurité et de développement pour le territoire du Sud-Manche : aujourd'hui et pour les générations futures.

Le Département de la Manche compte sur vous pour enrichir, ensemble, ce projet. ■



Jean Morin,
président du Conseil
départemental
de la Manche

Avant-propos

Le mot des garants de la CNDP

« *Votre parole a du pouvoir* ».
Alors, exprimez-vous!



Sophie Marie



Bruno Boussion

Les garants:

**Sophie MARIE
Bruno BOUSSION**

**CNDP 244, boulevard Saint-Germain
75007 Paris**

**bruno.boussion@garant-cndp.fr
sophie.marie@garant-cndp.fr**

La charte de l'environnement inscrite dans la constitution pose le principe que toute personne a le droit d'accéder aux informations relatives à l'environnement et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.

Le projet sera soumis à une évaluation environnementale et de ce fait, une concertation préalable doit être organisée.

Alors que le Conseil départemental avait la possibilité d'organiser cette concertation seul, il a fait le choix de faire appel à la Commission Nationale de Débat Public (CNDP), un organisme administratif indépendant, pour l'accompagner dans cette démarche afin de garantir la transparence de cette consultation. Le choix des modalités de concertation, de la conduite de celle-ci reste sous la responsabilité du Conseil départemental.

La CNDP nous a désignés en tant que garants avec pour mission de préconiser les modalités de concertation à mettre en œuvre, de veiller à la complétude des informations mises à votre disposition et de garantir votre droit à vous exprimer.

Il vous appartient de donner votre avis sur l'opportunité du projet, de donner vos arguments en faveur de tel ou tel tracé ou aménagement.

Ce projet est complexe tant par ces différentes alternatives que par son phasage dans le temps. Les études

techniques qui sont à votre disposition sur le site de la concertation sont là pour compléter le dossier. N'hésitez pas à les consulter.

Le choix a été fait d'organiser cette concertation pendant 3 mois pour permettre la participation de tous les publics aux différentes actions et réunions qui vous sont proposées. Ce sera l'occasion de vous exprimer et aussi de partager votre point de vue avec les autres participants.

À l'issue de la concertation, sans se prononcer sur le projet en lui-même, nous rédigerons un bilan qui synthétisera les arguments exprimés. Le département répondra à ce bilan par un mémoire dans lequel il présentera les enseignements tirés de la concertation et définira les modalités retenues pour continuer à associer le public à l'élaboration du projet final, qui sera ensuite soumis à enquête publique.

À tout moment, lors de cette concertation préalable, vous pouvez nous contacter aux adresses figurant ci-contre ou par courrier.

Comme la CNDP l'affirme, « Votre parole a du pouvoir ». Alors, exprimez-vous!

Avant-propos

Le dossier de concertation s'appuie sur plusieurs études techniques et d'aide à la décision, réalisées en amont du projet. Ces documents, qui figureront en annexe du dossier, permettent d'éclairer les enjeux du territoire et d'évaluer les différentes options d'aménagement. Il s'agit notamment de :

- ◆ **Une étude multicritère**, permettant de comparer objectivement les variantes selon des indicateurs environnementaux, techniques et socio-économiques ;
- ◆ **Des études de trafic**, pour analyser les flux actuels et les prévisions à moyen et long terme ;
- ◆ **Une étude de sécurité**, identifiant les zones accidentogènes et les améliorations possibles ;
- ◆ **Une étude sur le bruit**, qualifiant les ambiances sonores à l'état initial ;
- ◆ **Une étude sur l'air et la santé**, analysant la qualité actuelle de l'air aux abords de l'axe Granville-Avranches ;
- ◆ **Une étude des milieux naturels**, mettant en exergue les enjeux sur la faune, la flore et les zones sensibles dans le périmètre d'étude ;
- ◆ **Une étude de paysage**, permettant d'apprécier l'impact visuel et paysager des différentes variantes d'aménagement ;
- ◆ **Une étude socio-économique**, présentant le territoire mesurant les effets attendus sur l'emploi, le cadre de vie et l'attractivité du territoire, ainsi que les résultats de l'enquête Origine/Destination.



Le porteur du projet

Le Département de la Manche Un acteur de proximité et du quotidien



7780 km
de voirie départementale

Le Département de la Manche est un acteur central du développement et de l'aménagement de notre territoire. Au service des 495 000 habitants du département, il agit au quotidien pour renforcer la cohésion sociale, dynamiser l'économie locale et améliorer la qualité de vie.

Le Département de la Manche gère un réseau routier départemental de 7780 kilomètres, ce qui en fait le plus long de France. Il a pour mission essentielle de garantir la sécurité et la durabilité des déplacements.

Les infrastructures routières, en particulier les axes stratégiques comme la liaison Granville-Avranches, sont au cœur de ses priorités pour assurer le désenclavement des territoires, faciliter les mobilités et soutenir l'attractivité économique et touristique de la Manche, en particulier son versant sud. Depuis plusieurs décennies, le Département accompagne les évolutions de la mobilité en les modernisant et les entretenant. Il œuvre pour des aménagements adaptés aux besoins des usagers tout en respectant l'environnement et les ressources naturelles et en privilégiant une approche pragmatique et équilibrée.

Les prérogatives du Département en qualité de gestionnaire du réseau routier départemental

En tant que maître d'ouvrage du projet de modernisation de l'axe Granville-Avranches, le Département de la Manche assume plusieurs rôles clés :

- ◆ **Piloter les études et les travaux nécessaires à la réalisation du projet ;**
- ◆ **Assurer la concertation avec les habitants, élus locaux, associations et acteurs économiques ;**
- ◆ **Garantir la transparence dans la mise en œuvre des aménagements ;**
- ◆ **Respecter les engagements environnementaux, conformément aux principes « d'Évitement, de Réduction et de Compensation » des impacts (ERC) ;**
- ◆ **Financer le projet en s'assurant de son juste coût, en lien avec les partenaires institutionnels.**

Ainsi, la modernisation de l'axe Granville-Avranches illustre l'ambition du Département d'offrir un réseau routier performant et sécurisé, adapté aux défis d'aujourd'hui et de demain. ■



Sommaire

AVANT-PROPOS	3	3 LE CONTEXTE ET L'OPPORTUNITÉ DU PROJET	21	5.3 Une option de référence	40
Le mot du maître d'ouvrage	3	3.1 Les enjeux du territoire de la Manche	22	5.4 Un scénario plus structurant	41
Le mot des garants de la CNDP	4	L'engagement du Département sur l'axe		Zone d'Activités du Croissant (Saint-Pair-sur-Mer)	42
		Granville-Avranches	22	Hameau de la Havaudière	46
LE PORTEUR DU PROJET	6	Un périmètre d'études du projet élargi à 15 communes	23	Barreau de Sartilly / Marcey-les-Grèves	50
Le Département de la Manche	6	3.2 Les enjeux du projet dans l'aménagement du territoire	23	6 LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET	55
Un acteur de proximité et du quotidien	6	3.2 L'historique du projet	24	6.1 Les bénéfices du projet pour le territoire	56
1 LE PROJET EN BREF	9	2013 – 2019 : Les études initiales		Un axe stratégique pour le développement	
1.1 La modernisation de l'axe Granville-Avranches	10	et les premières phases du projet	24	économique local	56
1.2 Les objectifs du projet	11	2020-2021: Une demande d'autorisation		La sécurisation de certains points sensibles de l'axe	56
1.3 Le projet en un coup d'œil	12	environnementale rejetée	24	Un coup de pouce attendu pour le tourisme et le commerce	57
2 LA CONCERTATION PRÉALABLE	13	Fin 2021: L'élaboration d'une nouvelle stratégie		Un cadre de vie renforcé pour attirer de nouveaux habitants	57
2.1 Une ambition participative et inclusive	14	d'aménagement	25	Une approche équilibrée entre enjeux environnementaux	
Le périmètre de la concertation	14	Un projet réactualisé et qui intègre un nouveau cadre	25	et économiques	57
Une concertation sous l'égide de la Commission		3.3 Pourquoi moderniser l'axe Granville Avranches	26	6.2 Un projet soucieux de limiter son impact	58
Nationale du Débat Public	15	Le contexte socio-économique	26	environnemental	
Le dispositif d'information et de concertation	16	Le trafic: état des lieux et projections	27	Des améliorations environnementales: protection des zones	
2.2 Les thèmes soumis au débat	18	Une congestion chronique et un trafic à la hausse	27	naturelles et limitation de l'artificialisation des sols	58
La sécurité routière	18	Les prévisions de croissance:	28	Un paysage bocager à préserver	59
La fluidité du trafic	18	des besoins en infrastructures plus robustes	28	Un territoire agricole à accompagner	60
L'impact environnemental	18	L'amélioration de la desserte d'infrastructures clés	29	Protéger les zones humides	61
Les nuisances sonores et la qualité de l'air	18	La question de l'accidentologie et de ses conséquences	30	Protéger la faune et la flore locales	64
La mobilité douce et les transports durables	19	Une accidentologie concentrée à certaines zones	30	Anticiper les impacts sur la qualité de l'air	65
Les contournements et déviations	19	Des points noirs identifiés	31	Réduire les nuisances sonores	66
L'aménagement du territoire	19	La saturation du trafic: un danger supplémentaire	31	6.3 Le coût du projet et son financement	67
Le financement et le calendrier du projet	19	4 LES ALTERNATIVES ET L'OPTION ZÉRO	33	6.4 La frise du projet	67
2.3 La restitution de la concertation	20	4.1 Les alternatives au projet	34	6.5 Les prochaines dates	67
2.4 La frise de la concertation	20	Les alternatives étudiées puis écartées	34	GLOSSAIRE	68
		Les apports complémentaires	34	ANNEXES	69
		au projet actuellement à l'étude	34		
		5 LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT À L'ÉTUDE	37		
		5.1 Une approche qui privilégie			
		des aménagements localisés	38		
		Une approche progressive et localisée	38		
		Une sécurisation des points accidentogènes	38		
		Une réduction des nuisances et des congestions	38		
		5.2 Le calendrier de réalisation envisagé	39		
		Phase 1 (2024-2026): la sécurisation des tronçons			
		les plus sensibles	39		
		Phase 2 (2028-2030): Des aménagements d'envergure	39		

LE PROJET EN BREF

1.1 LA MODERNISATION DE L'AXE GRANVILLE-AVRANCHES

Plus fluide, plus sûr

Cet itinéraire stratégique, l'un des plus fréquentés du département, nécessite des aménagements pour répondre aux enjeux de sécurité, de fluidité du trafic et de respect de l'environnement. Le projet s'étend sur plusieurs années et comprend diverses phases, allant de la mise en place de dispositifs de sécurité immédiats à des aménagements plus conséquents comme la création de crêneaux de dépassement et de contournements ponctuels. Le Département, dans son rôle de Maître d'ouvrage, définit les objectifs, établit le cahier des charges et assure la coordination globale du projet. Une attention particulière est portée à la concertation avec les acteurs locaux et à la préservation de l'environnement. Le Département de la Manche propose de mettre en place une concertation, sous l'égide de deux garants de la Commission nationale du débat public (CNDP), afin d'assurer la transparence et l'inclusivité de la démarche.

*Cet itinéraire stratégique,
l'un des plus fréquentés
du département, nécessite
des aménagements pour
répondre aux enjeux de sécurité,
de fluidité du trafic et de respect
de l'environnement*



1.2 LES OBJECTIFS DU PROJET

Moderniser dans le respect environnemental

La modernisation de la liaison routière entre Granville et Avranches répond à plusieurs objectifs :

Sécuriser et fluidifier les déplacements :

cette route est essentielle pour le trafic local et touristique.

L'aménagement inclut des déviations ciblées et l'amélioration des carrefours afin de fluidifier le flux des véhicules et de réduire les risques de congestion. Cela permettra notamment de faciliter la circulation des usagers et permettre de meilleures relations entre les deux pôles urbains, mais aussi une meilleure desserte du territoire traversé. Il permettra par ailleurs une meilleure liaison vers les services publics comme les hôpitaux de Granville et d'Avranches. Des dispositifs comme des bandes multifonctions (pour offrir une zone de dégagement à droite) et des giratoires sont également envisagés pour une meilleure sécurité et un meilleur partage des usages sur l'axe.

Supprimer les zones dangereuses et accidentogènes :

en identifiant les zones à risque, le projet prévoit des aménagements de sécurité aux intersections et autres points critiques pour réduire les accidents, notamment dans la ZA du Croissant. Il prévoit également des créneaux de dépassement sur les sections de route très fréquentées pour permettre des dépassements sécurisés, limitant ainsi les risques de collisions frontales.

Préserver les espaces naturels, agricoles ainsi que forestiers et limiter les impacts environnementaux :

le projet s'efforce de minimiser l'impact sur les espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) en privilégiant l'optimisation des voies existantes et en évitant autant que possible les zones humides sensibles.

Cette approche s'inscrit dans l'objectif national de réduction de la consommation d'espaces agricoles et forestiers, visant à atteindre le « zéro artificialisation nette » (ZAN) d'ici 2050. Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) le cas échéant seront mises en place pour limiter la consommation d'ENAF et l'artificialisation des sols. Lorsque l'impact sera inévitable, des exigences strictes seront appliquées pour préserver la biodiversité et la fonctionnalité hydraulique, notamment en compensant les surfaces imperméabilisées.

Ces efforts contribueront à maintenir les fonctionnalités écologiques et le potentiel agronomique des sols, tout en s'adaptant aux enjeux locaux de développement.

Préserver le cadre de vie des habitants et des riverains :

La préservation du cadre de vie des habitants constitue une priorité tout au long du développement du projet. L'axe routier concerné traverse des zones habitées, parfois en hameaux dispersés, où les riverains sont directement exposés aux effets du trafic : nuisances sonores, pollution de l'air, insécurité routière ou encore perte d'intimité. L'objectif est donc de veiller à une intégration harmonieuse des futurs aménagements dans leur environnement quotidien, en limitant au maximum les impacts sur la qualité de vie.

Des mesures spécifiques seront étudiées pour protéger les riverains : installation éventuelle d'écrans acoustiques, maintien ou reconstitution des haies bocagères servant de coupures visuelles et sonores, traitements paysagers adaptés, ou encore adaptation de l'aménagement de la route permettant des vitesses apaisées aux abords des zones résidentielles. Des modélisations acoustiques et visuelles permettent d'anticiper les zones les plus sensibles et d'ajuster les solutions d'aménagement en conséquence.

Par ailleurs, une attention particulière sera portée au maintien des accès aux habitations et aux parcelles, y compris pendant les phases de chantier, afin de limiter les perturbations temporaires. L'écoute et la concertation avec les riverains tout au long du projet permettront de prendre en compte les spécificités locales, les usages existants et les attentes exprimées.

L'ambition est de concilier modernisation de l'axe routier et respect des équilibres de vie, en favorisant une approche sobre, réaliste, pragmatique, contextualisée et respectueuse des habitants du territoire. ■

À NOTER

L'ambition du Département est de **conjuguer l'amélioration des infrastructures routières avec le respect de l'environnement et des terres locales, dans une approche pragmatique et réaliste, tout en renforçant la sécurité** pour les usagers de la route et la préservation du cadre de vie des riverains.



LA CONCERTATION PRÉALABLE

La concertation préalable pour le projet de modernisation de l'axe Granville-Avranches (RD 673 et RD973) sera menée sous le régime juridique du **Code de l'environnement**, conformément à l'article L.121-15-1 et articles suivants.

Ce cadre a été choisi en raison des enjeux environnementaux significatifs en lien avec le projet, notamment la préservation des zones humides, de la biodiversité, et la gestion des impacts sur les milieux agricoles et naturels.



2.1 UNE AMBITION PARTICIPATIVE ET INCLUSIVE

Le Département de la Manche s'engage dans une démarche de concertation visant à mobiliser l'ensemble des acteurs locaux, y compris la population, les entreprises, les usagers et les riverains. Cette

initiative a pour objectif de recueillir leurs avis sur l'opportunité des aménagements envisagés entre Granville et Avranches, en favorisant une participation active et constructive de toutes les parties prenantes.

Cette dernière aura notamment pour objectifs de :

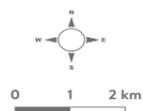
- ◆ **Débattre de l'opportunité du projet** auprès d'un public élargi, aux riverains, usagers, entreprises locales, associations...;
- ◆ **Mesurer la position des personnes directement concernées** vis-à-vis du projet;
- ◆ **Aborder les objectifs et les caractéristiques principales du projet**, les enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire;
- ◆ **Échanger autour des priorités d'aménagements**;
- ◆ **Échanger sur des solutions alternatives**, y compris l'absence de mise en œuvre du projet.

LE PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION

Le projet suscite des niveaux d'intérêt différenciés qu'il convient de prendre en compte dans le cadre de la concertation. Un premier niveau concerne les communes directement traversées ou impactées par les tracés à l'étude. Un second niveau regroupe les usagers du bassin de vie, qui peuvent être domiciliés ou actifs dans un périmètre plus large et fréquenter la zone de projet de manière plus ou moins régulière, en semaine, le week-end ou selon les saisons. Enfin, un troisième niveau englobe le grand public, incluant les usagers occasionnels ou les habitants de territoires voisins susceptibles d'être indirectement concernés.

Le périmètre de la concertation recouvre ainsi l'ensemble du territoire potentiellement impacté, à commencer par les communes suivantes: Granville, Bréville-sur-Mer, Donville-les-Bains, Anctoville-sur-Boscq, Yquelon, La Haye-Pesnel, Hocquigny, Saint-Jean-des-Champs, Saint-Planchers, Saint-Pair-sur-Mer, Saint-Aubin-des-Préaux, Saint-Pierre-Langers, La Lucerne-d'Outremer, Folligny, Le Grippon, Subligny, Jullouville, Sartilly-Baie-Bocage, Carolles, Champeaux, Saint-Jean-Le-Thomas, Dragey-Ronthon, Bacilly, Lolif, Marcey-les-Grèves, Saint-Jean-de-la-Haize, Genêts, Ponts, Vains, Avranches. Néanmoins, toute personne, sans distinction géographique, peut participer à cette concertation.

Le périmètre de la concertation



UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Cette concertation, prévue **du 23 juin au 22 septembre 2025**, s'inscrit dans une démarche participative visant à associer les citoyens, les élus locaux et les entreprises à la réflexion sur les aménagements proposés. Elle sera placée sous l'égide de deux garants désignés par la **Commission nationale du débat public (CNDP)**, autorité administrative indépendante garante de la neutralité, la transparence et la qualité des échanges.

Bruno Boussion et Sophie Marie seront chargés d'assurer la sincérité des informations communiquées au public, de superviser les modalités d'expression des parties prenantes, et de dresser un bilan consolidé des avis recueillis.



LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION

Dans le cadre de la modernisation de l'axe Granville-Avranches, le Département met en place un large dispositif de concertation pour associer les habitants, élus, entreprises et usagers de cet itinéraire clé. L'objectif est d'informer et recueillir les avis de tous sur les futurs aménagements.

LE DISPOSITIF D'INFORMATION

Pour informer les différents publics sur la concertation, un **avis administratif** sera publié dans les journaux locaux et affiché dans les mairies des communes concernées. En parallèle, **des articles de presse** diffuseront les premières informations sur le projet, permettant ainsi une large couverture locale.

Le Département a également prévu de lancer **une page web dédiée**, où les citoyens pourront consulter le dossier de concertation. Les études réalisées – sur la faune, la flore, les habitats, la sécurité, le trafic, le bruit, l'air et la santé, l'environnement socio-économique et le paysage – y seront également accessibles, permettant à chacun d'avoir une vision complète des enjeux.



Page web
dédiée

Le **présent dossier de concertation** sera également disponible physiquement dans les mairies des communes de Saint-Pair-sur-Mer, Saint-Planchers, Saint-Aubin-des-Préaux, Saint-Pierre-Langers, Sartilly-Baie-Bocage, Marcey-les-Grèves, Lolif, Bacilly, Granville et Avranches, aux sièges de la communauté de communes Granville Terre et Mer et de la communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel Normandie, ainsi qu'à la Maison du Département à Saint-Lô.

Pour assurer une information exhaustive, le Département diffusera **une plaquette d'information** dans les mairies, ainsi que lors des permanences et réunions publiques. **Un flyer au format A5** sera également distribué dans les centres commerciaux ou sur les marchés afin de toucher un large public et des courriers d'information seront adressés au sein du périmètre de concertation.

Les dates des rencontres et des réunions seront largement relayées grâce à divers supports : spots radios, publications sur les réseaux sociaux, communiqués de presse et rencontres avec les médias locaux comme La Manche Libre, Ouest-France et la Gazette de la Manche. **Des panneaux d'affichage** seront également installés le long des routes départementales des communes concernées. **Une newsletter spécifique** sera envoyée aux entreprises locales pour informer le milieu économique du projet, assurant ainsi une communication ciblée et efficace.

◆ **Avis administratif :**

Publication dans les journaux locaux.
Affichage dans les mairies
des communes concernées.

◆ **Articles de presse :**

Diffusion des premières informations sur le projet
dans les médias locaux (ex. La Manche Libre,
Ouest-France, Gazette de la Manche).

◆ **Page web manche.fr**

Accès au dossier de concertation :
Mise à disposition des premières
études (faune, flore, habitats,
sécurité, trafic, acoustique).



◆ **Dossier de concertation :**

Mairies des communes concernées.
Sièges des communautés de communes
(Granville Terre et Mer, Mont-Saint-Michel
Normandie)
Maison du Département à Saint-Lô

◆ **Plaquette d'information :**

Diffusion dans les mairies et lors des permanences
et réunions publiques

◆ **Flyer (format A5) :**

Distribution dans les centres commerciaux
et sur les marchés

◆ **Communication sur les dates des rencontres :**

Spots radios
Publications sur les réseaux sociaux
Communiqués de presse
Panneaux d'affichage le long des routes
départementales

◆ **Newsletter spécifique :**

Envoi aux entreprises locales pour
une communication ciblée.

4 réunions publiques

6 ateliers participatifs dédiés aux acteurs du territoire

8 permanences

LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET SON CALENDRIER

DÉPOSER UNE CONTRIBUTION

- ◆ **Sur le site internet :**
manche.fr et concertation-granvilleavranches.fr
- ◆ **Sur les registres papier :**
disponibles dans les mairies
- ◆ **Au travers un cahier d'acteurs (manche.fr) qui est destiné aux parties prenantes qui souhaitent faire connaître leur position sur tout ou partie des enjeux mis en débat :**
collectivités territoriales, associations, syndicats professionnels, mouvements politiques, organismes publics, parapublics ou privés...



PARTICIPER AUX TEMPS DE RENCONTRES ORGANISÉES

4 réunions publiques :

- **1 réunion publique à Avranches le 24 juin 2025**
à la salle Victor Hugo de 19 h 30 à 22 h 00
- **1 réunion publique à Granville le 3 juillet 2025**
à la salle multisports de la Cité des Sports de 19 h 30 à 22 h 00
- **1 réunion publique à Folligny le 9 septembre 2025**
à la salle des fêtes du Carrefour Bailly de 19 h 30 à 22 h 00
- **1 réunion publique à Sartilly-Baie-Bocage le 18 septembre 2025**
à la salle culturelle de l'Étoile de 19 h 30 à 22 h 00

6 ateliers participatifs dédiés aux acteurs du territoire

À noter que deux formats d'ateliers sont prévus dans le cadre de la concertation. Les ateliers géographiques porteront sur un tronçon spécifique de l'itinéraire entre Granville et Avranches, afin de permettre un échange ciblé sur les enjeux locaux propres à chaque portion du linéaire. Les ateliers thématiques, quant à eux, aborderont des sujets transversaux à l'ensemble du projet, tels que la sécurité, l'environnement, l'insertion paysagère, le développement économique, l'agriculture, ou encore l'impact sur les mobilités. Ces formats complémentaires visent à favoriser l'expression d'une diversité de points de vue selon les préoccupations des participants.

Des actions de terrain seront organisées pour aller à la rencontre des habitants, avec la distribution de flyers sur les marchés locaux et la présence des services du Département dans plusieurs centres commerciaux du territoire, afin d'informer le grand public sur le projet et de recueillir leurs premières impressions.

8 permanences :

- **Mairie de Bacilly le 2 juillet de 10 h à 12 h**
- **Mairie de Lolif le 2 juillet de 14 h à 16 h**
- **Mairie de Marcey-les-Grèves le 7 juillet de 9 h 30 à 12 h**
- **Mairie de Saint-Pair-sur-Mer le 7 juillet de 13 h 30 à 17 h**
- **Mairie de Saint-Planchers le 4 septembre de 14 h à 16 h 30**
- **Mairie de Saint-Aubin-des-Préaux le 4 septembre de 17 h à 19 h**
- **Mairie de Saint-Pierre-Langers le 12 septembre de 9 h 30 à 12 h**
- **Mairie de Sartilly-Baie-Bocage le 12 septembre de 14 h à 1 h**

2.2 LES THÈMES SOUMIS AU DÉBAT

Dans le cadre de la concertation, plusieurs thématiques ont été identifiées afin d'organiser les échanges et d'éclairer les enjeux du projet. Toutefois, cette liste n'est ni exhaustive ni limitative : toute question ou préoccupation exprimée au cours des rencontres fera l'objet d'un examen attentif et d'une réponse appropriée. L'objectif est de permettre une expression libre et constructive de l'ensemble des points de vue.

La sécurité routière

La sécurité des usagers est un point central pour cet axe où les incidents sont fréquents. Les risques sont plus élevés dans les zones où il est difficile de doubler, à certaines intersections et dans les secteurs très fréquentés comme Saint-Pair-sur-Mer et Marcey-les-Grèves.

Voici différents sujets à traiter :

- ◆ Faut-il privilégier des aménagements ciblés comme l'ajout de bandes multifonctions et de giratoires pour limiter les accidents ?
- ◆ Quelle place accorder aux créneaux de dépassement, et sur quels tronçons les intégrer pour maximiser la sécurité tout en assurant la fluidité ?
- ◆ Comment sensibiliser les usagers aux comportements responsables sur un axe partagé entre résidents locaux, touristes et poids lourds ?

La fluidité du trafic

L'axe Granville-Avranches est souvent saturé, au niveau de ses extrémités (Zone d'Activités du Croissant et entrée d'Avranches), surtout en période touristique. Avec un trafic qui ne cesse d'augmenter, la concertation devra explorer les meilleures solutions pour améliorer la mobilité, en se concentrant notamment sur ces sections.

Voici différents sujets à traiter :

- ◆ Le Département doit-il aménager sur place la RD673 ou opter pour des contournements locaux ?
- ◆ Comment inciter les usagers à emprunter davantage le contournement de Marcey-les-Grèves pour réduire le trafic en traversée du bourg et ainsi réduire les nuisances pour les riverains ?
- ◆ Comment intégrer des infrastructures pour encourager le covoiturage et les mobilités douces, afin de réduire le trafic individuel ?

L'impact environnemental

La route traverse des zones naturelles sensibles, comme des zones humides ou des cours d'eau. Il est donc important de protéger la biodiversité.

Voici différents sujets à traiter :

- ◆ Comment minimiser l'impact sur les zones humides tout répondant aux objectifs du projet ?
- ◆ Quelles mesures d'évitement, de réduction et de compensation écologique devraient être mises en place pour protéger les habitats naturels affectés par les travaux ?
- ◆ Comment minimiser l'impact du projet sur l'artificialisation des sols ?

Les nuisances sonores et la qualité de l'air

L'augmentation du trafic entraînera probablement une hausse des nuisances sonores et de la pollution de l'air, affectant la qualité de vie des habitants à proximité de l'axe.

Voici différents sujets à traiter :

- ◆ Les aménagements doivent-ils inclure des aménagements spécifiques permettant d'apaiser les vitesses spécifiques et des revêtements routiers conçus pour atténuer le bruit ?
- ◆ Comment réduire les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines, et encourager des alternatives plus écologiques pour le transport ?

La mobilité douce et les transports durables

L'intégration de pistes cyclables et de sentiers pour les piétons pourrait offrir des options de mobilité douce, favorisant une circulation durable et répondant aux attentes croissantes des citoyens en matière d'écomobilité.

Voici différents sujets à traiter :

- ◆ Doit-on intégrer, et si oui comment, des pistes cyclables continues le long de l'axe, ou privilégier des liaisons douces entre les communes impactées ?
- ◆ Comment encourager les collectivités et les pouvoirs publics à développer des infrastructures de stationnement pour les vélos et des points de recharge pour les véhicules électriques ?
- ◆ Les riverains et usagers sont-ils prêts à adopter ces modes de transport, et comment les accompagner dans cette transition ?

Les contournements et déviations

Le trafic est particulièrement intense dans la Zone d'Activités du Croissant à Saint-Pair-sur-Mer et dans le centre de Marcey-les-Grèves. Des aménagements importants sont donc nécessaires pour préserver la qualité de vie des habitants.

Voici différents sujets à traiter :

- ◆ Faut-il privilégier des contournements complets pour ces communes ou des déviations partielles voire des aménagements de l'axe existant pour limiter l'impact sur les sols ?
- ◆ Si des contournements sont envisagés, comment trouver un équilibre entre les besoins de circulation et la protection des terres agricoles et des espaces naturels ?
- ◆ Quels bénéfices les riverains et les usagers peuvent-ils attendre de ces déviations en termes de réduction des nuisances au regard de l'aménagement de l'axe ?

L'aménagement du territoire

Le projet s'inscrit dans une dynamique plus large d'aménagement du territoire, portée par les collectivités locales et soutenue par les documents de planification comme les SCOT et les PLUi. En modernisant un axe structurant entre Granville et Avranches, il influence durablement l'organisation du territoire, les choix d'urbanisation, le développement économique local et l'accessibilité des services.

Voici différents sujets à traiter :

- ◆ Comment garantir une cohérence entre les aménagements routiers proposés et les projets d'urbanisme locaux, notamment les documents de planification (SCOT, PLUi) ?
- ◆ Comment accompagner le développement des centralités urbaines et des bourgs structurants sans accentuer l'étalement urbain ni renforcer la dépendance à la voiture individuelle ?
- ◆ Le projet peut-il devenir un levier de rééquilibrage territorial, en renforçant l'attractivité de certaines communes rurales, aujourd'hui enclavées ou peu desservies ?



À NOTER

La concertation à venir s'annonce riche et complexe, touchant à des enjeux variés mais cruciaux pour le territoire. Entre sécurité, fluidité, respect de l'environnement et aménagement durable, chaque thème soulève des interrogations auxquelles le Département et les citoyens devront répondre ensemble, pour un projet de modernisation respectueux des attentes et des besoins de la Manche, en cohérence avec un projet plus global d'aménagement du territoire.

Le financement et le calendrier du projet

La modernisation de l'axe implique des coûts élevés et des travaux à long terme, nécessitant des choix d'aménagements progressifs et un financement à la hauteur des ambitions.

Voici différents sujets à traiter :

- ◆ Quels tronçons doivent être traités en priorité pour maximiser la sécurité et la fluidité ?
- ◆ Comment associer et impliquer les collectivités locales à ces aménagements qui influencent la gestion de leur développement urbain ?
- ◆ Comment assurer une transparence totale sur les coûts et les échéances de chaque phase du projet ?

2.3 LA RESTITUTION DE LA CONCERTATION



À l'issue de la concertation préalable, les garants de la CNDP publieront leur bilan dans un délai d'un mois après sa clôture. Ce document décrira le déroulement de la concertation, synthétisera les contributions du public et pourra inclure des recommandations pour la suite. Il sera mis en ligne à la fois sur le site de la CNDP et sur celui du Département de la Manche, maître d'ouvrage.

Dans les deux mois suivant cette publication, le Département élaborera un rapport précisant les mesures retenues pour répondre aux enseignements de la concertation, les éventuelles modifications du projet et les raisons de ces choix. Ce processus de restitution permettra

de consolider les échanges, d'en tirer les enseignements clés et de présenter les engagements du Département. Tous ces documents seront accessibles en ligne, garantissant transparence et dialogue avec les parties prenantes.

2.4 LA FRISE DE LA CONCERTATION

23 juin 2025 LANCEMENT DE LA CONCERTATION



24 juin 2025

**Réunion
publique**

AVRANCHES
Salle Victor Hugo
De 19 h 30 à 22 h



2 juillet 2025

**Permanences
mairie**

BACILLY
De 10 h à 12 h
LOLIF
De 14 h à 16 h



3 juillet 2025

**Réunion
publique**

GRANVILLE
Salle multisports
de la Cité des Sports
de 19 h 30 à 22 h



7 juillet 2025

**Permanences
mairie**

MARCEY-LES-GRÈVES
De 9 h 30 à 12 h
SAINT-PAIR-SUR-MER
De 13 h 30 à 17 h



4 septembre 2025

**Permanences
mairie**

SAINT-PLANCHERS
De 14 h à 16 h 30
SAINT-AUBIN-DES-PRÉAUX
De 17 h à 19 h



9 septembre 2025

**Réunion
publique**

FOLLIGNY
Salle des fêtes du
Carrefour Bailly
de 19 h 30 à 22 h



12 septembre 2025

**Permanences
mairie**

SAINT-PIERRE-LANGERS
De 9 h 30 à 12 h
SARTILLY-BAIE-BOCAGE
De 14 h à 17 h



18 septembre 2025

**Réunion
publique**

SARTILLY-BAIE-BOCAGE
Salle culturelle de
l'Étoile
de 19 h 30 à 22 h

CLÔTURE DE LA CONCERTATION **22 septembre 2025**



3

LE CONTEXTE ET L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

Le contexte et l'opportunité du projet

3.1 LES ENJEUX DU TERRITOIRE DE LA MANCHE

Le projet de modernisation de l'axe Granville-Avranches fait partie d'une démarche plus large de développement territorial porté par le Département de la Manche. Il inclut trois projets phares visant à améliorer les infrastructures de transport :

- ◆ **Le contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin :**
ce projet vise à désengorger le trafic urbain en créant une voie de contournement au sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin.
- ◆ **L'aménagement de l'axe routier Saint-Lô/Coutances :**
cet axe de 25 km, régulièrement emprunté, fait l'objet d'améliorations pour fluidifier la circulation et renforcer la sécurité des usagers.
- ◆ **L'aménagement de l'axe Granville-Avranches :**
le Département réoriente les principes d'aménagement de cet itinéraire en reprenant les études pour améliorer la fluidité du trafic et la sécurité routière.

L'ENGAGEMENT DU DÉPARTEMENT SUR L'AXE GRANVILLE-AVRANCHES

Le Département de la Manche s'est toujours engagé avec détermination pour doter son territoire d'infrastructures adaptées aux besoins de ses habitants, de ses acteurs économiques et de ses visiteurs.

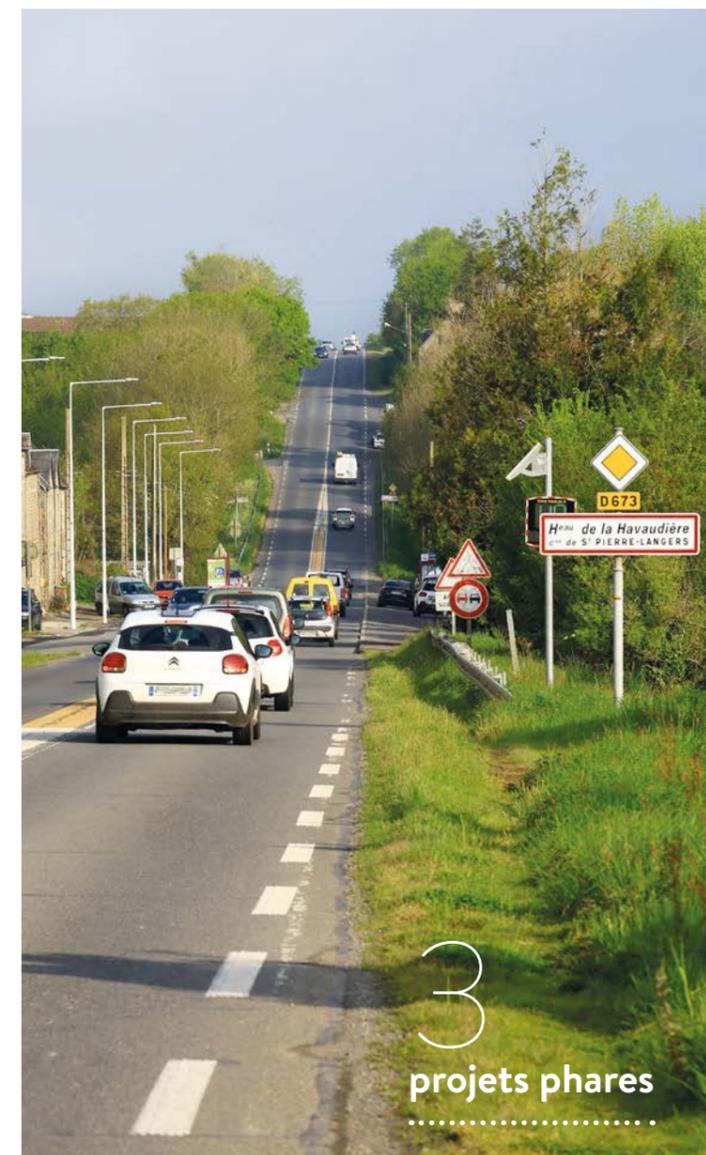
Au cœur de cette ambition, l'axe **Granville-Avranches** occupe une place stratégique : véritable lien entre deux pôles majeurs du département, il est essentiel à la vitalité du territoire.

Conscient des enjeux actuels, le Département a fait le choix d'une approche à la fois équilibrée et responsable. En conciliant sécurité routière, fluidité des déplacements et préservation des ressources naturelles, l'objectif est de mener des interventions ciblées et proportionnées, afin de moderniser cet axe dans l'intérêt commun des usagers et des habitants du territoire.

En repensant les solutions à mettre en œuvre, le Département a pris le parti d'une modernisation progressive, construite en dialogue avec

La modernisation de l'axe Granville – Avranches doit ainsi permettre une fluidification et une sécurisation du trafic et des riverains, tout en garantissant un respect strict des exigences environnementales

Ces projets s'inscrivent dans un objectif global de développement raisonné et durable, en limitant les impacts sur les terres agricoles et en préservant les zones humides et les habitats naturels. Ils ont par ailleurs vocation à s'inscrire dans des stratégies locales plus larges d'aménagement du territoire gérées par les collectivités locales.



3
projets phares

les citoyens. À travers la modernisation de l'axe Granville-Avranches, le Département de la Manche réaffirme ainsi son engagement à garantir des infrastructures sûres, efficaces et durables au service du développement du territoire et des enjeux à venir. Cette démarche traduit une volonté claire : préparer l'avenir tout en préservant l'identité du territoire.

15
communes

UN PÉRIMÈTRE D'ÉTUDES DU PROJET ÉLARGI À 15 COMMUNES

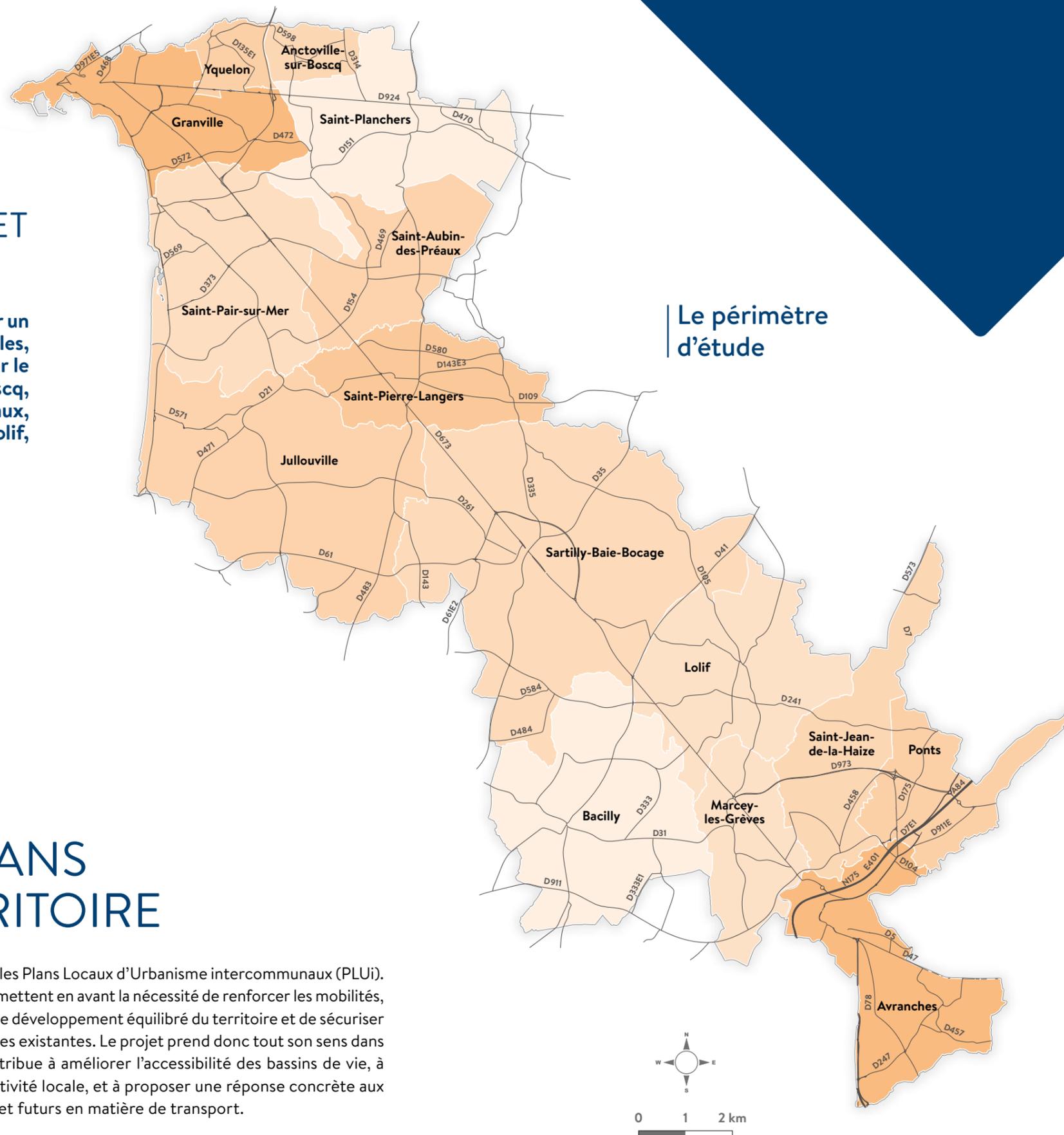
Pour intégrer l'ensemble des enjeux du territoire et concevoir un aménagement répondant au mieux aux diverses problématiques locales, le périmètre d'étude couvre les 15 communes les plus impactées par le projet, situées le long de l'axe nord-sud : Granville, Anctoville-sur-Boscq, Yquelon, Saint-Planchers, Saint-Pair-sur-Mer, Saint-Aubin-des-Préaux, Saint-Pierre-Langers, Jullouville, Sartilly-Baie-Bocage, Bacilly, Lolif, Marcey-les-Grèves, Saint-Jean-de-la-Haize, Ponts et Avranches.

*Une volonté claire :
préparer l'avenir tout en
préservant l'identité du territoire*

3.2 LES ENJEUX DU PROJET DANS L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le projet de modernisation de la route départementale entre Granville et Avranches répond à une volonté partagée d'améliorer les conditions de déplacement sur un axe structurant du territoire. Cette route joue un rôle clé dans les échanges entre le nord et le sud du département, tant pour les habitants que pour les activités économiques et touristiques. Cette modernisation s'inscrit dans les grandes orientations définies par les documents de planification territoriale, comme le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du

Sud-Manche ou les Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi). Ces documents mettent en avant la nécessité de renforcer les mobilités, d'accompagner le développement équilibré du territoire et de sécuriser les infrastructures existantes. Le projet prend donc tout son sens dans ce cadre : il contribue à améliorer l'accessibilité des bassins de vie, à soutenir l'attractivité locale, et à proposer une réponse concrète aux besoins actuels et futurs en matière de transport.



3.2 L'HISTORIQUE DU PROJET

Des avancées, des arrêts et des réorientations

Le projet de modernisation de l'axe routier Granville-Avranches remonte à près de 30 ans. Il a été marqué par plusieurs étapes : des décisions de planification, la réalisation d'études, des autorisations réglementaires, une demande d'utilité publique (DUP) ; ainsi que divers recours et blocages, notamment liés aux autorisations environnementales.

À NOTER

Le rejet de la demande d'autorisation, par les services de l'État, associé à la caducité de la Déclaration d'utilité publique (DUP) prononcée en 2006, a marqué un tournant décisif dans le projet. Il a conduit à une réévaluation complète des options d'aménagement, ainsi qu'à une révision des stratégies de compensation environnementale.

2013 – 2019 : LES ÉTUDES INITIALES ET LES PREMIÈRES PHASES DU PROJET

L'axe Granville-Avranches, reliant deux pôles urbains importants, fait face à une croissance du trafic, accentuée en période estivale. Les premières études ont mis en **évidence les besoins en infrastructures sécurisées pour accompagner le développement économique et résidentiel local.**

Aussi, l'itinéraire Longueville – Avranches a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral en octobre 2006. À la suite de différents recours, les études n'ont pu démarrer qu'à partir de mars 2010, aboutissant à la réalisation de deux sections de cette opération :

- ◆ Le contournement de Sartilly de 2013 à 2015, ouvert à la circulation le 23 octobre 2015 ;
- ◆ Le contournement de Marcey-les-Grèves de 2015 à 2019, ouvert à la circulation le 16 septembre 2019.

2020-2021 : UNE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE REJETÉE

En juillet 2020, l'assemblée départementale a validé le dossier de demande d'autorisation environnementale pour les sections restantes à aménager, totalisant près de 17 kilomètres :

- ◆ Le contournement de Saint-Pair-sur-Mer ;
- ◆ La liaison Saint-Pair-sur-Mer / Sartilly-Baie-Bocage ;
- ◆ La liaison Sartilly-Baie-Bocage / Marcey-les-Grèves.

La réalisation des trois tronçons restant en 2X2 voies a nécessité une autorisation environnementale en raison de son impact potentiel sur les milieux naturels environnants, notamment les zones humides et les habitats sensibles. À l'occasion de l'instruction du dossier, cette demande d'autorisation a été rejetée en 2021 par les services de l'État en raison de préoccupations écologiques, notamment :

- ◆ L'impact direct sur des zones naturelles protégées, incluant des habitats d'espèces faunistiques et floristiques sensibles ;
- ◆ La présence de zones humides essentielles pour la biodiversité et la régulation des eaux pluviales ;
- ◆ Le manque de compensations suffisantes proposées dans le dossier initial, rendant difficile la conformité avec les exigences de protection de l'environnement ;
- ◆ Un seul tracé présenté ne permettant pas la mise en évidence de l'application de la doctrine « Éviter, Réduire, Compenser » et donc du concept d'évitement ;
- ◆ L'obsolescence des études de trafic ;
- ◆ Et la non-démonstration, d'après les services instructeurs, de la raison impérative d'intérêt public majeur.

FIN 2021: L'ÉLABORATION D'UNE NOUVELLE STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

À la suite de ce refus, le Département a entrepris une nouvelle phase de conception, intégrant les recommandations environnementales des services de l'État, l'analyse de la soutenabilité économique du projet et les contraintes réglementaires. Des échanges avec les élus, les associations et les riverains, ont été mis en place pour construire un projet équilibré, respectant les impératifs écologiques tout en répondant aux besoins des usagers.

Lors de la session du 10 décembre 2021, l'assemblée départementale a validé la réorientation de l'aménagement de l'itinéraire Granville-Avranches, privilégiant une approche section par section pour traiter les points singuliers et les modifications en section courante de la plateforme routière (aménagements sur place de la chaussée existante) actuelle et/ou réaliser des déviations localisées (aménagements neufs).

Ainsi, les principes d'aménagements sont réorientés: le projet initial d'aménagement à 2x2 voies est abandonné au profit d'une réflexion alternative visant à sécuriser et fluidifier l'itinéraire tout en intégrant davantage les contraintes environnementales.



De plus, les études de trafics et les études environnementales ont été reprises dès 2021 puis complétées récemment en prévision de la concertation afin d'engager une réflexion alternative avec plusieurs objectifs:

- ◆ Améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements routiers;
- ◆ Supprimer les points dangereux ou accidentogènes;
- ◆ Préserver les terres agricoles et l'habitat autant que possible;
- ◆ Réduire au maximum l'impact sur les zones humides.

Cette délibération du 10 décembre 2021 a été complétée et renforcée par celle du 15 décembre 2023 qui valide la stratégie d'aménagement conduisant à:

- ◆ **2024-2026 :**
réaliser dans un premier temps des aménagements de sécurisation rapidement exploitables sans autorisation réglementaire (bandes multifonctions, giratoires);
- ◆ **2028-2030 :**
préparer en complément des projets plus complexes nécessitant des autorisations réglementaires: contournements localisés (Zone d'Activités du Croissant, hameau de « La Havaudière »), aménagements sur place, réalisation de crèneaux de dépassement, etc.

UN PROJET RÉACTUALISÉ ET QUI INTÈGRE UN NOUVEAU CADRE

Le projet modifié a été entièrement revu et intègre aujourd'hui:

- ◆ **Des solutions de sécurité renforcées**
sur les sections non élargies, comme les bandes multifonctions et les giratoires;
- ◆ **Des sections de voies neuves limitées**
sur les portions de l'axe les plus fréquentées, tout en préservant les zones naturelles sensibles;
- ◆ **La suppression des points dangereux ou accidentogènes sur cet axe;**
- ◆ **Le maintien des orientations du Département**
en préservant les terres agricoles et l'habitat autant que possible;
- ◆ **L'évitement des zones humides.**

Les scénarios d'aménagement vous sont présentés lors de la concertation publique, constituant une étape clé pour finaliser le projet tout en conciliant les enjeux écologiques et les besoins de mobilité du territoire. ■

3.3 POURQUOI MODERNISER L'AXE GRANVILLE AVRANCHES

LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

L'axe routier entre Avranches et Granville constitue une infrastructure essentielle pour le sud-Manche. Il relie deux pôles majeurs du territoire : Granville, tourné vers le littoral et le tourisme, et Avranches, ancré dans l'arrière-pays et connecté à des grands axes nationaux. Entre les deux, il dessert de nombreuses communes rurales, zones d'activités et espaces agricoles.

Aujourd'hui, cette route est soumise à une forte pression. Le trafic y est soutenu toute l'année, avec des pics marqués en période estivale. Cette situation résulte des mutations démographiques, économiques et résidentielles du territoire.

Granville, malgré une légère baisse de population (-4,5 % entre 2015 et 2021), reste un bassin d'emplois dynamique. De nombreux actifs s'y rendent chaque jour depuis les communes environnantes. À l'inverse, des villages comme Sartilly-Baie-Bocage gagnent des habitants (+7,5 % entre 2010 et 2021), mais offrent peu d'emplois locaux : plus de 70 % des actifs y utilisent leur voiture pour aller travailler. Le taux de motorisation y est particulièrement élevé.

Ce déséquilibre illustre un phénomène croissant de périurbanisation. Face à la hausse des prix de l'immobilier à Granville, de nombreuses familles choisissent de s'installer dans des communes périphériques

plus abordables. Cependant, ces nouvelles constructions, souvent des maisons individuelles en zones peu denses, sont éloignées des services et peu desservies par les transports en commun. Les trajets domicile-travail s'allongent, renforçant la dépendance à la voiture.

Entre 2008 et 2019, le nombre de logements a d'ailleurs augmenté plus rapidement que la population, traduisant un étalement urbain qui modifie profondément la structure du territoire. Cette recomposition résidentielle génère de nouveaux besoins en mobilité et exerce une pression croissante sur les infrastructures routières, déjà confrontées à la cohabitation entre voitures, véhicules agricoles et mobilités douces.

La saison touristique amplifie cette tension. À Granville, près d'un logement sur cinq est une résidence secondaire. Aux beaux jours, l'afflux de vacanciers vers le littoral ou le Mont-Saint-Michel provoque une hausse sensible du trafic, des ralentissements fréquents et une dégradation des conditions de circulation, en particulier sur les tronçons proches des plages.

Avranches conserve pour sa part un rôle de pôle administratif et commercial, renforcé par la proximité de zones d'activités telles que Pontaubault, Le Val-Saint-Père ou Saint-Quentin-sur-le-Homme, ainsi que par sa connexion à des axes structurants comme la RN175 et l'A84.



Dans l'ensemble, le territoire voit sa population évoluer dans un habitat plus dispersé, marqué par une prédominance de maisons individuelles (80 %) et une hausse du nombre de logements, sans croissance démographique équivalente. Ce desserrement des ménages modifie les pratiques de mobilité.

Parallèlement, les zones d'activités économiques situées le long de l'axe continuent de se développer, accueillant de nouvelles entreprises. Cela renforce l'attractivité du territoire, mais génère également une intensification des flux, tant pour les salariés que pour la logistique. Dans ce contexte, le projet de modernisation de l'axe Granville-Avranches vise à adapter l'infrastructure routière aux transformations du territoire. Il s'agit d'améliorer les conditions de circulation, de renforcer la sécurité, et de mieux concilier les usages résidentiels, touristiques, agricoles et économiques, pour accompagner les mobilités de demain, dans un cadre plus global d'aménagement du territoire.

UN TERRITOIRE RURAL DENSÉMENT PEUPLÉ

La zone de proximité s'étend entre Granville, au nord, et Avranches, au sud, deux communes qui concentrent plus de la moitié de la population locale, soit 22 777 habitants sur un total de 40 134 (INSEE, 2019). Bien que structurée autour de ces deux pôles urbains, la zone conserve un caractère rural.

La densité moyenne y est de 234 habitants au km², un niveau sensiblement supérieur à la moyenne nationale (105,9 hab/km²), traduisant à la fois une pression démographique et une organisation territoriale polarisée autour des centres urbains.

LE TRAFIC: ÉTAT DES LIEUX ET PROJECTIONS

L'axe routier Granville-Avranches occupe une place stratégique pour l'équilibre territorial et le développement des activités de services dans la Manche. Il est emprunté chaque jour par plusieurs milliers d'usagers, avec une fréquentation nettement renforcée en période estivale.

Face à un trafic en constante augmentation, cet itinéraire présente aujourd'hui quelques points de congestion, soulevant des enjeux importants en matière de sécurité et de fluidité des déplacements.

Pour anticiper ces difficultés, le Département a engagé des études approfondies afin de dresser un état des lieux précis et de mieux cerner les besoins à venir.

Sont détaillés ci-après, les constats et les perspectives d'évolution pour cet axe sous tension :

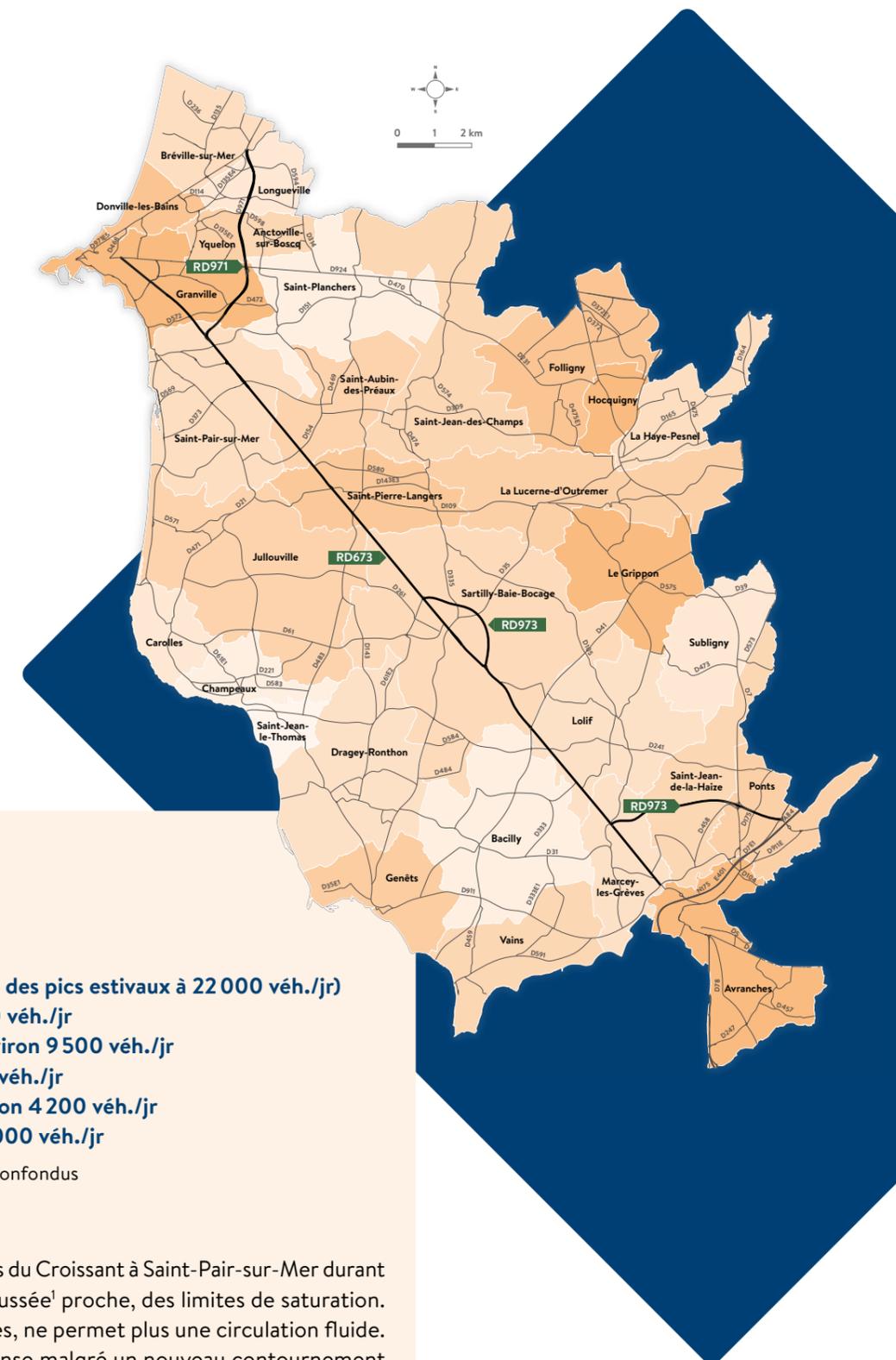
Une congestion chronique et un trafic à la hausse

Selon les dernières études réalisées entre 2023 et 2025, le trafic moyen journalier varie entre **9 500 et 17 000 véhicules par jour** selon les tronçons de l'axe Granville-Avranches, avec des pics marqués en période estivale (jusqu'à 22 000 véhicules par jour dans la ZA du Croissant. Ce trafic soutenu résulte d'une double fréquentation : celle des habitants qui utilisent l'axe pour les déplacements domicile-travail, et celle des visiteurs, notamment en lien avec les plages, les ports et le Mont-Saint-Michel. Cette fréquentation génère régulièrement des ralentissements et embouteillages, en particulier à proximité des agglomérations ou

sur les sections à dépassement limité, essentiellement concentrés sur les extrémités de l'axe.

Par ailleurs, cette congestion saisonnière entre en **conflit avec les usages agricoles** : les tracteurs et engins agricoles, indispensables aux exploitations locales, rencontrent des difficultés croissantes d'accès aux parcelles, notamment en période de moisson ou de fenaison qui coïncide souvent avec l'afflux touristique. Il existe une tension croissante entre les besoins logistiques agricoles et la saturation des axes routiers, posant la question d'une meilleure coordination des usages et d'un aménagement adapté pour garantir la coexistence des activités économiques du territoire

Certains secteurs, comme **Saint-Pair-sur-Mer** et **Marcey-les-Grèves**, souffrent de congestions régulières aux heures de pointe, notamment en raison du développement de zones d'activités des deux côtés de l'axe au cours des 20 dernières années. Les intersections et les tronçons sans voies de dépassement constituent des points de conflit, source d'impatience, de ralentissements et, parfois, des accidents. Ces dysfonctionnements compliquent les trajets des résidents comme ceux des touristes, et témoignent d'une infrastructure qui, à certains endroits, ne répond plus aux besoins actuels de circulation.



Chiffres clés du trafic (Données 2024)

◆ Trafic actuel :

- RD971 (rocade Granville) : environ 12 175 véh./jr*
- RD673 (ZA du Croissant) : environ 17 100 véh./jr (avec des pics estivaux à 22 000 véh./jr)
- RD673 (nord de Sartilly-Baie-Bocage) : environ 11 000 véh./jr
- RD973 (contournement de Sartilly-Baie-Bocage) : environ 9 500 véh./jr
- RD673 (sud de Sartilly-Baie-Bocage) : environ 12 800 véh./jr
- RD973 (contournement de Marcey-les-Grèves) : environ 4 200 véh./jr
- RD673 (traversée de Marcey-les-Grèves) : environ 12 000 véh./jr

*véh./jr= nombre de véhicules par jour sur la voie dans les 2 sens confondus

◆ Problèmes de congestion :

On constate une congestion notable dans la Zone d'Activités du Croissant à Saint-Pair-sur-Mer durant les heures de pointe, avec un taux d'occupation de la chaussée¹ proche, des limites de saturation. L'aménagement de la zone, réalisé ces dernières décennies, ne permet plus une circulation fluide. Par ailleurs, la traversée de Marcey-les-Grèves reste intense malgré un nouveau contournement à proximité, malheureusement peu emprunté.

¹ Le taux d'occupation désigne le niveau d'utilisation des voies de circulation, en lien avec le nombre de véhicules présents par rapport à la capacité optimale ou maximale des routes

Le contexte et l'opportunité du projet



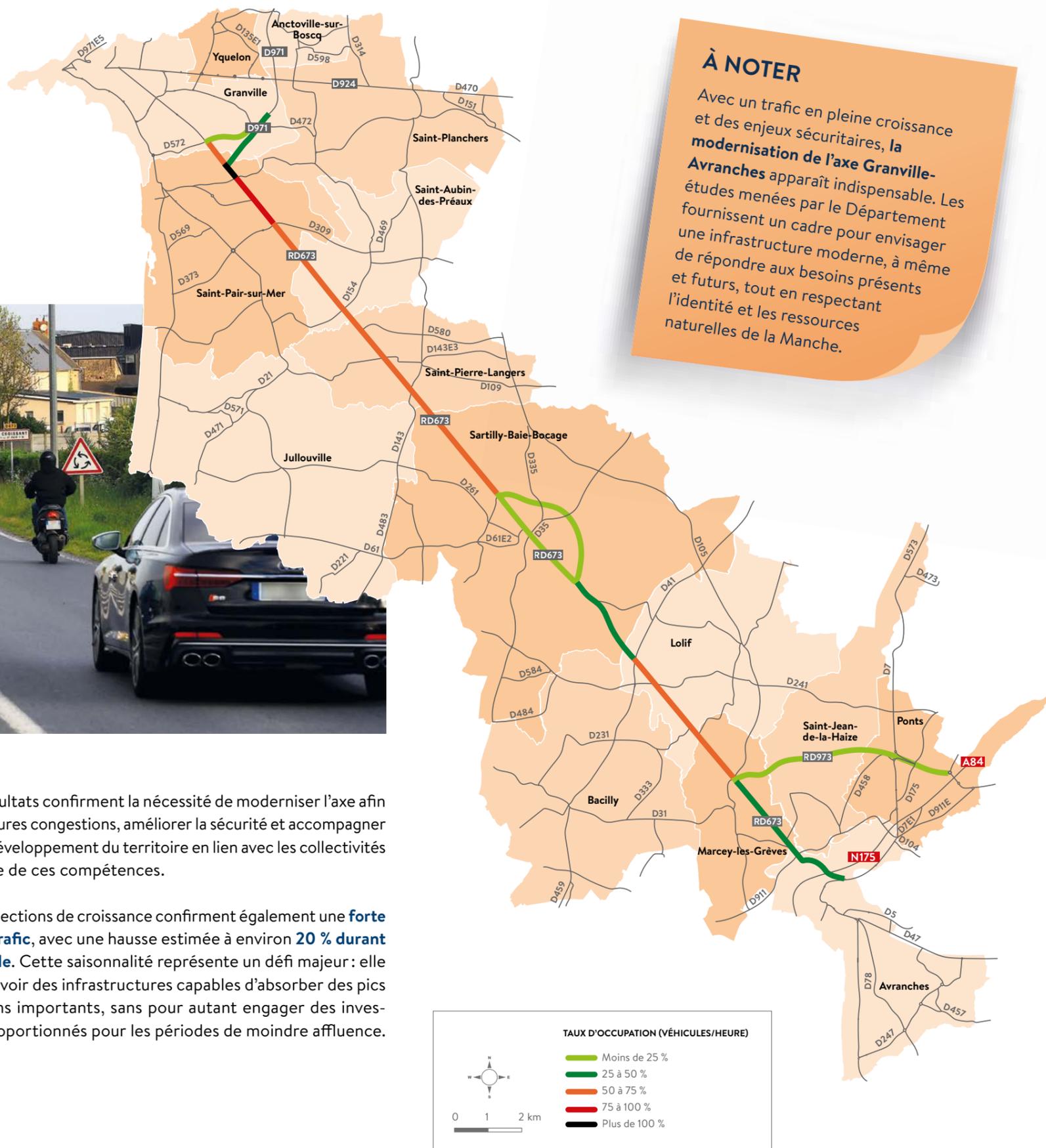
Les prévisions de croissance : des besoins en infrastructures plus robustes

Les projections de trafic sont sans appel: d'ici à 2030, puis 2050, une **augmentation de 3 % à 23 % du volume de véhicules** est anticipée, en raison de la croissance démographique estimée des projections d'aménagement prévues dans les documents d'urbanisme par les collectivités locales et de l'attractivité touristique du secteur de Granville. Si aucune action n'est engagée, cette hausse pourrait accentuer les encombrements, allonger les temps de trajet et accroître les risques d'accidents liés à une densité de circulation excessive.

La carte ci-contre, basée sur une projection à l'horizon 2050, illustre cette évolution. Elle met en évidence plusieurs points de circulation modérée à dense sur l'axe Granville-Avranches, et une circulation saturée aux abords de la ZA du Croissant à Saint-Pair-sur-Mer.

Ces résultats confirment la nécessité de moderniser l'axe afin d'anticiper les futures congestions, améliorer la sécurité et accompagner durablement le développement du territoire en lien avec les collectivités locales en charge de ces compétences.

Les projections de croissance confirment également une **forte saisonnalité du trafic**, avec une hausse estimée à environ **20 % durant la période estivale**. Cette saisonnalité représente un défi majeur: elle impose de concevoir des infrastructures capables d'absorber des pics de fréquentations importants, sans pour autant engager des investissements disproportionnés pour les périodes de moindre affluence.



L'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE D'INFRASTRUCTURES CLÉS

Le projet de modernisation de l'axe Granville-Avranches est par ailleurs essentiel **pour améliorer la desserte des hôpitaux de Granville et d'Avranches**, et garantir ainsi un accès plus rapide aux soins, notamment pour les urgences et les patients en suivi médical.

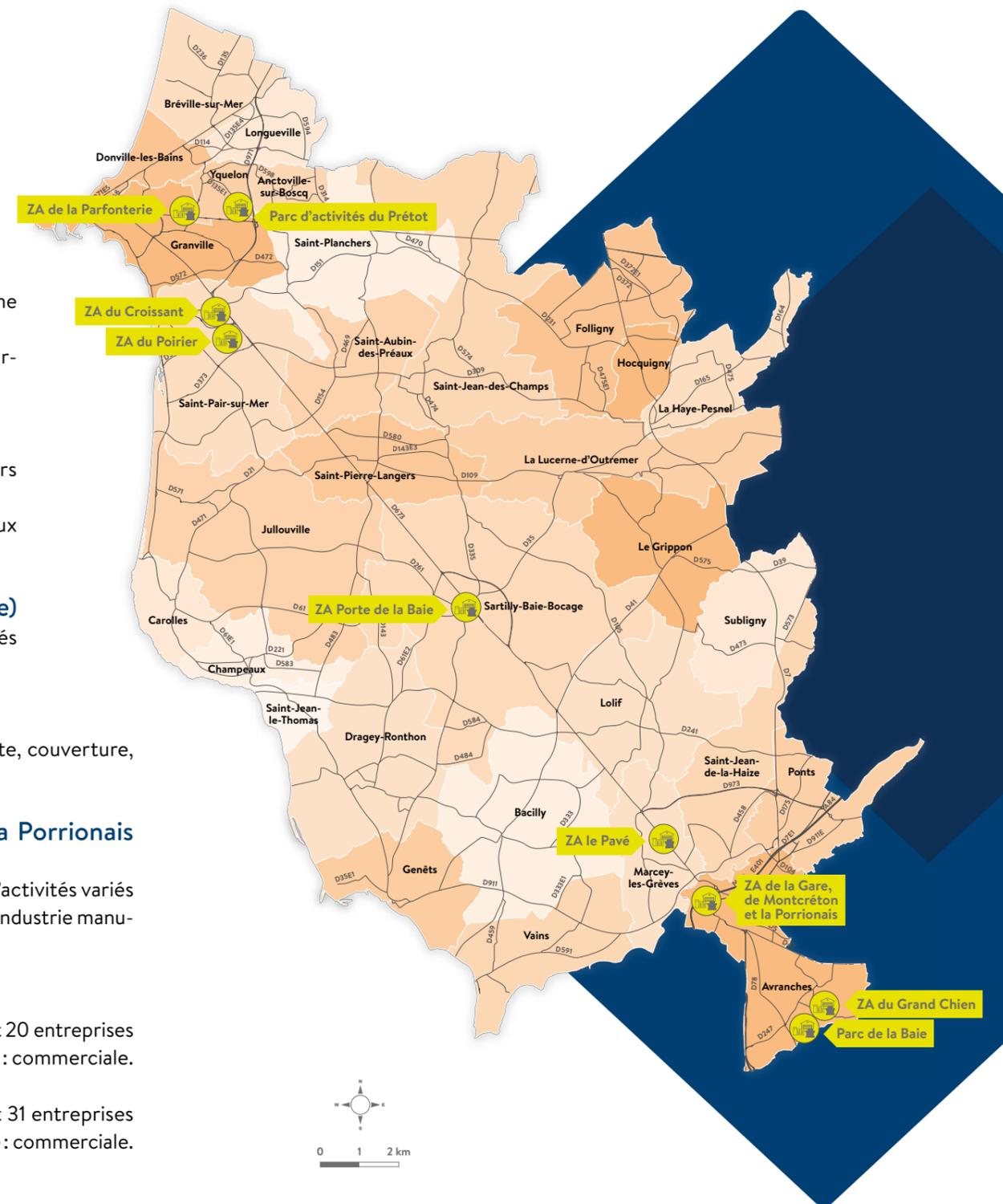
Ce projet permettra également d'**optimiser la circulation vers les zones d'activités économiques locales** en facilitant les déplacements des employés et la logistique des entreprises, soutenant la compétitivité économique de la région.

Les zones d'activités qui pourraient bénéficier de ce projet sont :

- ◆ **1. Parc d'Activités du Prétôt (Granville)**
Localisation probable d'APTAR STELMI (500 emplois actuels, +300 prévus dans une nouvelle usine en construction)
Présence d'autres acteurs industriels (ex : Modelez, OZEN Énergies), totalisant chacun entre 50 et 200 emplois.
- ◆ **2. Zone de la Parfonderie (Granville)**
Présence de nombreuses entreprises telles que le Groupe LB, le laboratoire Thierry Loquet, Loxam, Port STL Nautisme... Divers secteurs d'activités et notamment le commerce, la construction et l'industrie manufacturière.



- ◆ **3. Zone du Croissant (Saint-Pair-sur-Mer)**
Présence d'entreprises artisanales en croissance comme Millet.
Participe aux 1454 emplois recensés à Saint-Pair-sur-Mer en 2019.
- ◆ **4. Zone du Poirier (Saint-Pair-sur-Mer)**
Activité artisanale renforcée (extension des ateliers Grandis).
Pas de données isolées par ZAE, mais intégrée aux chiffres de Saint-Pair-sur-Mer.
- ◆ **5. Zone Porte de la Baie (Sartilly-Baie-Bocage)**
Regroupant une trentaine d'entreprises aux activités diverses dont Derose Couture, SAS Malplanche.
- ◆ **6. Zone du Pavé (Marcey-les-Grèves)**
Plusieurs PME identifiées, aux activités de charpente, couverture, réparation automobile, location...
- ◆ **7. Zones de la Gare, de Montcréton et la Porrionais (Avranches)**
Présence de nombreuses entreprises aux secteurs d'activités variés tels que la construction, les services administratifs, l'industrie manufacturière, du commerce...
- ◆ **8. Zone du Parc de la Baie (Avranches)**
Parc de la Baie Ouest : superficie de 8 ha comprenant 20 entreprises et environ 130 emplois. Activité principale de la zone : commerciale. Zone commercialisée à 100 %.
Parc de la Baie Est : superficie de 21 ha comprenant 31 entreprises et environ 330 emplois. Activité principale de la zone : commerciale. Zone commercialisée à 100 %.



Localisées à proximité de l'axe Granville-Avranches, ces zones industrielles et commerciales hébergent diverses entreprises notamment dans les secteurs de la logistique et de la production industrielle. En facilitant l'accès aux services de santé vitaux et en soutenant le développement des zones d'activités, la modernisation de cet axe représente donc un levier stratégique pour la cohésion territoriale. ■

LA QUESTION DE L'ACCIDENTOLOGIE ET DE SES CONSÉQUENCES

L'axe Granville-Avranches est bien plus qu'un simple itinéraire de liaison entre deux pôles économiques et résidentiels du département. C'est une route où, chaque jour, des milliers d'usagers se croisent, nécessitant de leur part une vigilance continue.

Une accidentologie concentrée à certaines zones

Cet axe enregistre, ponctuellement, un **taux d'accidents sensiblement supérieur à la moyenne** des routes départementales, particulièrement dans la ZA du Croissant. Les études de sécurité récentes montrent que les accidents sont souvent causés par des dépassements mal engagés ou des sorties de route, exacerbés par une visibilité réduite et une gestion des flux difficile.

Les statistiques indiquent que les incidents se concentrent notamment sur les zones sans déviation, où la densité de véhicules, surtout aux heures de pointe, amplifie les risques.



Les chiffres clés de l'accidentologie sur l'axe Avranches-Granville

Sur la période 2016-2020, le bilan s'élève à 49 accidents dont 33 corporels (soit 67,3 % du nombre total d'accidents) ayant fait 63 victimes dont 2 tués et 25 blessés hospitalisés.

Parmi ces accidents, 20 ont eu lieu sur la RD673, dont 70 % hors agglomération. Entre 2021 et 2024 sur cette même route départementale on dénombre 18 accidents dont 12 hors agglomération. Il est également ressorti lors des entretiens menés dans le cadre de l'étude trafic, un sentiment d'insécurité dans la traversée du Hameau de la Havaudière, bien qu'aucun accident corporel n'ait été recensé dans ce secteur. Cette zone pourra donc faire l'objet d'une attention particulière lors de la phase de propositions afin de le réduire.

◆ La question des heures de pointe

La charge de trafic plus conséquente aux heures de pointe du matin et du soir est un facteur potentiel d'accidentologie sur la zone d'étude, notamment dans la Zone d'Activité du Croissant où l'on recense 6 accidents matériels aux heures de pointe.

En conclusion, sur la RD673, on observe une densité d'accidents de 0,19 accident par km, avec des zones accidentogènes très localisées. À titre de comparaison, sur des routes départementales équivalentes à proximité, le taux est moins élevé :

- **RD924 Villedieu-les-Poêles / Granville :**
une densité de 0,14 accident / km / an ;
- **RD972 Saint-Lô-Coutances :**
une densité de 0,15 accident / km / an.

Des points noirs identifiés

Parmi les « points noirs » de cette liaison, une section se distingue par sa dangerosité :

♦ La zone dite du « Croissant » à Saint-Pair-sur-Mer :

À cet endroit, le développement important des commerces et des habitations ces dernières années a entraîné une augmentation notable de la circulation. Cette densité accrue, la présence de commerces et la multiplication des accès directs sur la route multiplient les situations à risque entre les véhicules et les piétons. Par ailleurs, la vitesse élevée des véhicules entrants ou sortants de l'axe principal réduit fortement les marges de réaction en cas d'imprévu, ce qui accentue les risques d'accident.

Voir carte ci-contre

La saturation du trafic: un danger supplémentaire

L'étude conduite par le Département met en lumière un facteur aggravant: la congestion croissante observée aux extrémités de l'axe Granville-Avranches. Bien que cette route supporte un trafic soutenu tout au long de l'année, certains tronçons atteignent leurs limites de capacité, particulièrement la ZA du Croissant, en particulier durant la période estivale, sous l'effet de l'afflux touristique.

Cette saturation se traduit par des ralentissements fréquents, essentiellement dans la ZA du Croissant et en traversée d'Avranches, et favorise des comportements à risque tels que des dépassements mal anticipés, à l'origine d'accidents évitables.

Les projections de trafic à l'horizon 2030 et 2050 confirment que, sans interventions significatives, ces difficultés risquent de s'aggraver durablement. ■







LES ALTERNATIVES ET L'OPTION ZÉRO



4.1 LES ALTERNATIVES AU PROJET

LES ALTERNATIVES ÉTUDIÉES PUIS ÉCARTÉES

Dans le cadre de l'élaboration du projet, les alternatives envisagées permettent au maître d'ouvrage de préciser les options encore envisageables et celles qui ont été écartées.

La réalisation d'une 2X2 voies : une option abandonnée

La réalisation d'une nouvelle 2x2 voies sur l'ensemble de l'axe a été écartée pour ce projet. Outre le fait que le projet de 2006 a été refusé en 2020 par les services de l'État pour des raisons réglementaires et environnementales, les analyses préalables ont révélé que cette option ne répondait pas aux enjeux identifiés. Elle aurait entraîné des impacts importants sur les milieux naturels, ainsi qu'une forte artificialisation des sols. Une évaluation multicritère, réalisée lors de la phase de programmation, a confirmé que la création d'une 2X2 voies entraînerait

des coûts globaux – à la fois financiers et environnementaux – nettement supérieurs aux bénéfices attendus, tels que la sécurisation de la route et la réduction des temps de parcours.

Dans un contexte réglementaire toujours plus exigeant (ZAN, biodiversité, climat), il devient par ailleurs de plus en plus complexe de justifier de tels projets d'aménagements auprès des services instructeurs.

33

minutes entre
Granville et
Avranches en bus

LES APPORTS COMPLÉMENTAIRES AU PROJET ACTUELLEMENT À L'ÉTUDE

Les transports en commun

Le projet peut être complété, ou son absence partiellement compensée, par des moyens intermodaux. Toutefois, ces leviers relèvent de la compétence des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), et non du Département.

♦ La ligne 307

La ligne 307 relie la gare de Granville à celle d'Avranches en 33 minutes, empruntant la RD673 et avec un nombre limité d'arrêts. Elle propose jusqu'à 7 départs par jour dans chaque sens en période scolaire, avec des horaires adaptés principalement aux trajets domicile-études. Toutefois, cette ligne reste **prioritairement axée sur les besoins scolaires.**



2 lignes de bus

L'un des objectifs de la mandature 2022-2028 est de développer davantage les mobilités actives

◆ La ligne 308

Une seconde ligne, la 308, relie également Granville à Avranches en longeant le littoral avec un **parcours d'environ 1h15**. Bien que son itinéraire traverse des secteurs à fort potentiel touristique, son fonctionnement reste aujourd'hui largement centré sur les besoins scolaires : la fréquence des départs varie entre 55 et 85 minutes, avec une intensification en période scolaire (jusqu'à 6 départs par jour dans chaque sens). L'offre actuelle se caractérise par une souplesse limitée pour les déplacements professionnels, touristiques ou quotidiens. Des adaptations saisonnières ou expérimentations estivales pourraient néanmoins en renforcer l'usage touristique à l'avenir.

À noter que la compétence en matière de transports interurbains relève aujourd'hui de la Région Normandie, et non des intercommunalités. Toutefois, la commune de Granville, via le réseau urbain NEVA, propose une offre de transports en commun structurée toute l'année, qui va bien au-delà d'une simple desserte balnéaire. Par ailleurs, la communauté de communes Granville Terre et Mer soutient, en complément, plusieurs lignes de bus saisonnières pour faciliter les déplacements vers les communes littorales en période estivale. À ce jour, aucune solution de transport comparable n'est mise en œuvre sur le territoire de la communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel-Normandie, ce qui limite les alternatives à la voiture individuelle pour les habitants de ces communes rurales.

Le covoiturage

Aujourd'hui, plusieurs aires de covoiturage existent déjà autour du tracé du projet : à Longueville (au nord de Granville), Sartilly-Baie-Bocage, Marcey-les-Grèves et Ponts. Elles sont plus ou moins fréquentées selon les sites, certaines rencontrant un vrai succès auprès des habitants.

Dans le cadre du projet de modernisation de l'axe Granville-Avranches, ces solutions seront renforcées : de nouvelles aires seront créées et celles existantes seront modernisées pour mieux s'intégrer aux autres modes de transport (bus, vélo, etc.).

L'objectif est de rendre le covoiturage plus simple et plus attractif, en proposant une vraie alternative à la voiture utilisée tout seul (autosolisme), ce qui permettrait de limiter la pollution et les embouteillages.

Le train

Trois lignes ferroviaires traversent actuellement le territoire, mais elles restent largement sous-utilisées.

Dans leur état actuel, ces lignes ne répondent que partiellement aux besoins de desserte locale et aux déplacements domicile-travail. Par exemple, si la gare de Granville bénéficie d'un emplacement central, proche des services, celle d'Avranches est plus éloignée du cœur de ville et donc moins accessible.

Le développement des mobilités actives

Le Département de la Manche gère aujourd'hui 7780 km de route, le plus long réseau départemental de France, dont 228 km de voies vertes et 196 km d'itinéraires cyclables jalonnés sur des routes partagées.

Bien qu'il n'ait pas de compétence réglementaire en matière de développement de mobilités, le Département a fait le choix de mener une politique volontariste sur cette problématique en lien avec ses prérogatives (gestion et entretien des routes).

L'un des objectifs de la mandature 2022-2028 est de développer davantage les mobilités actives, dont le vélo, par le biais de plusieurs politiques :

- ◆ l'accélération de son plan vélo actée par un vote en session du conseil départemental le 23 septembre 2022, le Département a franchi une nouvelle étape en votant son projet de mandature intitulé « Accélération du plan vélo », visant la création d'un Réseau Cyclable d'Intérêt Départemental (RCID), qui intègre et valorise le réseau existant.

228
km de voies vertes

Accélération du plan vélo

Ce projet audacieux prévoit

- La modernisation des voies vertes historiques.
- La résorption des points noirs persistants pour améliorer la sécurité et la fluidité des itinéraires.
- La création de trois nouvelles véloroutes, permettant d'élargir considérablement l'offre cyclable :
 - Une véloroute littorale, reliant la passerelle du Couesnon à la baie des Veys, pour valoriser le littoral manchois, qui deviendra à terme, le nouveau tracé de l'itinéraire européen EV4 : La Vélomaritime,
 - Une véloroute transversale nord, reliant Port-en-Bessin à la côte ouest, via Saint-Lô et Coutances.
 - Une véloroute transversale sud, reliant Avranches à Pont-Farcy et Saint-Sever-Calvados, avec un passage par Villedieu-les-Poêles
- La mise en œuvre d'actions de promotion et d'animation en faveur de la pratique du vélo, et notamment sa pratique au quotidien
- L'installation de stationnements vélos sur les sites dont le Département à la charge (aires de covoiturage, CMS...)



*À ce stade, aucune décision n'est arrêtée :
les options restent ouvertes
pour tenir compte des contributions
du public.*

- ◆ la politique contractuelle mise en place afin d'apporter un soutien financier et technique aux projets portés par les collectivités locales
- ◆ l'intégration chaque fois que cela est possible d'aménagements cyclables dans le cadre de réfection de bourg par le biais de l'assistance technique aux collectivités assurés par les bureaux d'études des agences techniques départementales
- ◆ la prise en compte des mobilités alternatives dans les projets routiers
 - **Dans le cadre du réaménagement de la RD 673, des aménagements complémentaires sont à l'étude afin de permettre des liaisons à vélo entre les pôles économiques et les agglomérations proches. L'idée n'est pas de réaliser un aménagement en site propre parallèle à la RD 673 sur l'ensemble de l'itinéraire, mais d'en traiter les points les plus stratégiques en termes de besoin**

Le Département travaille à ce développement en collaboration étroite avec les autres collectivités, en inscrivant notamment ses politiques dans contrat opérationnel de mobilité établi par la Région, et en s'intégrant à l'élaboration des schémas directeur cyclables des EPCI.

Le Département prévoit également d'ancrer dans la durée son action en faveur des mobilités actives, en établissant son Schéma Directeur Départemental Cyclable qui aura vocation à être la structure de la pérennisation de l'action actuelle et future pour accompagner les mobilités alternatives à la voiture. Cette approche volontariste doit également se traduire dans le déploiement d'une politique affirmée en lien avec le développement d'un réseau cyclable vers et depuis les collèges.

Cependant, plusieurs obstacles freinent son développement : il s'intègre encore difficilement aux autres moyens de transport (bus, train...), et le relief du territoire ou la distance entre les communes peuvent le rendre moins adapté à tous les déplacements.

Le vélo ne peut pas non plus répondre aux besoins de transport de marchandises ou aux trajets sur de longues distances. Enfin, les contraintes environnementales – notamment dans les zones naturelles sensibles ou protégées – exigent des études longues et un déploiement progressif des aménagements, sur plusieurs années.

Dans le secteur d'étude, la voiture reste le moyen de transport principal au quotidien. Le territoire est marqué par un réseau routier ancien et un habitat dispersé, ce qui rend difficile le développement d'alternatives à la voiture individuelle.

Les transports en commun sont peu nombreux – une seule ligne de bus régulière entre Avranches et Vire – et les infrastructures cyclables demeurent peu développées.

Des initiatives comme les aires de covoiturage ou le service d'autos-top REZO POUCE existent, mais elles ne suffisent pas à répondre aux besoins de déplacement sur le territoire. La dispersion des

logements et la distance domicile-travail rendent également peu propices l'usage de la marche ou le vélo.

Un schéma directeur cyclable a été adopté à Avranches en 2022, identifiant des itinéraires à aménager, notamment le long de la RD247. Toutefois, ce réseau reste à l'état de projet, et les connexions intercommunales ou inter-quartiers manquent encore de continuité et de sécurité. Le faible recours au vélo s'explique aussi par un sentiment d'insécurité sur des axes fréquentés et inadaptés à la cohabitation avec les modes doux.

Ainsi, dans un contexte d'urbanisation diffuse et de croissance des flux routiers, l'enjeu est double : sécuriser les itinéraires existants pour la marche et le vélo, et intégrer dès la conception des projets routiers des solutions alternatives à la voiture. Le développement de la mobilité douce ne pourra être effectif qu'à condition d'une amélioration coordonnée de l'offre d'infrastructures, de services, et d'un cadre apaisé favorisant leur usage au quotidien.

À ce stade, aucune décision n'est arrêtée : les options restent ouvertes pour tenir compte des contributions du public. Les suites seront discutées avec les collectivités en charge de ces politiques (région, EPCI, communes).



LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT À L'ÉTUDE

5.1 UNE APPROCHE QUI PRIVILÉGIE DES AMÉNAGEMENTS LOCALISÉS

Les études concernant l'itinéraire Granville-Avranches ont été relancées en 2022. La stratégie d'aménagement portée par le Département de la Manche repose sur un équilibre entre des aménagements localisés et des contournements partiels, évitant une transformation complète en 2x2 voies. Le Département envisage la réalisation de divers aménagements selon deux temporalités :

- ◆ Des aménagements « légers » (2024-2026) nécessitant peu de démarches réglementaires ou des procédures « légères » : essentiellement des aménagements sur place, c'est-à-dire sur l'existant, de type bandes multifonctions, création de giratoires...
- ◆ Des aménagements plus « lourds » (travaux 2028-2030) nécessitant des procédures réglementaires plus longues avec la réalisation d'aménagements neufs...

Ces principes d'aménagements ne sont pas exclusifs ou alternatifs, mais se complètent, permettant ainsi de pallier le déficit d'aménagements actuels et de répondre à des problématiques plus importantes par la suite.



Voici le cadre de réflexion global porté par le Département de la Manche sur ce projet :

UNE APPROCHE PROGRESSIVE ET LOCALISÉE

Le Département a décidé de se concentrer sur des aménagements ciblés, avec des sections à double sens de circulation et des créneaux de dépassement ponctuels plutôt qu'une transformation systématique en 2x2 voies. Cette décision résulte, dans une vision réaliste et pragmatique des enjeux, de la prise en compte des enjeux environnementaux et économiques, en visant des améliorations sur les sections les plus sensibles.

UNE SÉCURISATION DES POINTS ACCIDENTOGÈNES

Pour répondre aux enjeux de sécurité, la stratégie prévoit le traitement des points accidentogènes identifiés le long de l'axe, et plus particulièrement sur la ZA du Croissant, mais aussi certaines intersections et certaines zones de dépassement dangereuses. Des aménagements, comme des bandes multifonctions (réduction de la chaussée centrale pour élargir les accotements), sont envisagés pour réduire les conflits de circulation et augmenter la sécurité des usagers. Des giratoires ont aussi été réalisés notamment à l'approche de la Zone d'Activités du Croissant.

UNE RÉDUCTION DES NUISANCES ET DES CONGESTIONS

Deux secteurs – la ZA du « Croissant » à Saint-Pair-sur-Mer et le hameau de « La Havaudière » à Saint-Pierre-Langers – feraient l'objet d'aménagements spécifiques, afin de limiter les nuisances dans les zones résidentielles et commerciales. Ces projets visent ainsi à réduire la congestion et les gênes pour les riverains, tout en préservant les habitats naturels identifiés à proximité lors des études écologiques.

5.2 LE CALENDRIER DE RÉALISATION ENVISAGÉ

Le calendrier du projet de modernisation a été conçu pour permettre une mise en œuvre progressive, phasée et coordonnée des différents travaux, en tenant compte des contraintes techniques, réglementaires et environnementales. Les résultats de la concertation auront un impact sur la nature des aménagements retenus et le calendrier de réalisation.

PHASE 1 (2024-2026):

La sécurisation des tronçons les plus sensibles

La première phase, a débuté en 2024 et se poursuivra jusqu'en 2026. Elle correspond à l'option de référence et se concentre sur les aménagements de sécurité, tels que les giratoires et les bandes multifonctions. Ces travaux seront réalisés sous circulation en cherchant à impacter le moins possible les usagers de l'axe.

PHASE 2 (2028-2030):

Des aménagements d'envergure (Créneaux de dépassements, contournement, portion en 2x2 voies etc.)

La seconde phase, prévue entre 2028 et 2030, concernera les travaux les plus importants. Elle inclura notamment la création de créneaux de dépassement, la réalisation de contournements autour des zones urbaines, ainsi que l'aménagement localisé d'une portion de route en 2x2 voies.

Ce volet nécessitera l'obtention d'autorisations spécifiques en matière de protection de l'environnement, en particulier pour les interventions à proximité de zones humides ou susceptibles d'impacter des espèces protégées. Le Département anticipe un délai d'environ deux ans après la concertation pour finaliser l'ensemble des démarches administratives: poursuite des études sur le scénario retenu, concertation préalable avec les services de l'État, instruction des différents dossiers et tenue de l'enquête publique unique, en vue de la déclaration d'utilité publique.





5.3 UNE OPTION DE RÉFÉRENCE

Avec des « aménagements de base »

L'option de référence, qui consiste à maintenir les dispositifs actuels sans grands changements, a également été analysée.

Elle reflète l'évolution naturelle du trafic et l'impact potentiel des projets socio-économiques prévus d'ici 2030 et 2050 et sert de base de comparaison pour évaluer les effets des aménagements de voirie. Cette option intègre les premiers aménagements réalisés ou programmés à court terme tels que les giratoires ou la création de bandes multifonctions (phase 1), principalement orientés vers la sécurisation de l'itinéraire. Si l'axe Granville-Avranches conserve un fonctionnement globalement acceptable à l'horizon 2030, des phénomènes de saturation

plus marqués sont anticipés à l'horizon 2050, essentiellement au niveau de la zone d'activités du Croissant à Saint-Pair-sur-Mer.

Face à ces perspectives, une seconde phase d'intervention est envisagée. Elle vise à traiter les points de congestion identifiés par des aménagements plus structurants, destinés à améliorer la fluidité de la circulation tout en maintenant un haut niveau de sécurité. Ces interventions, à caractère plus lourd, seront ciblées sur les secteurs les plus sensibles, dans une logique d'optimisation progressive du fonctionnement global de l'axe.

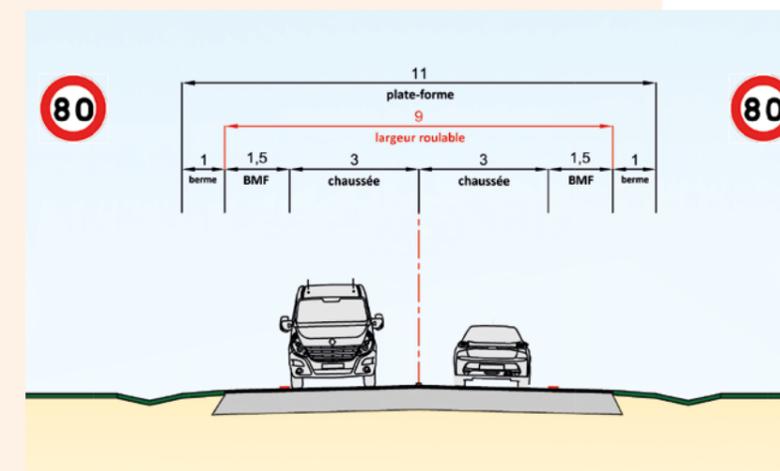
Route partagée = sécurité



Qu'est-ce qu'une bande multifonctions ?

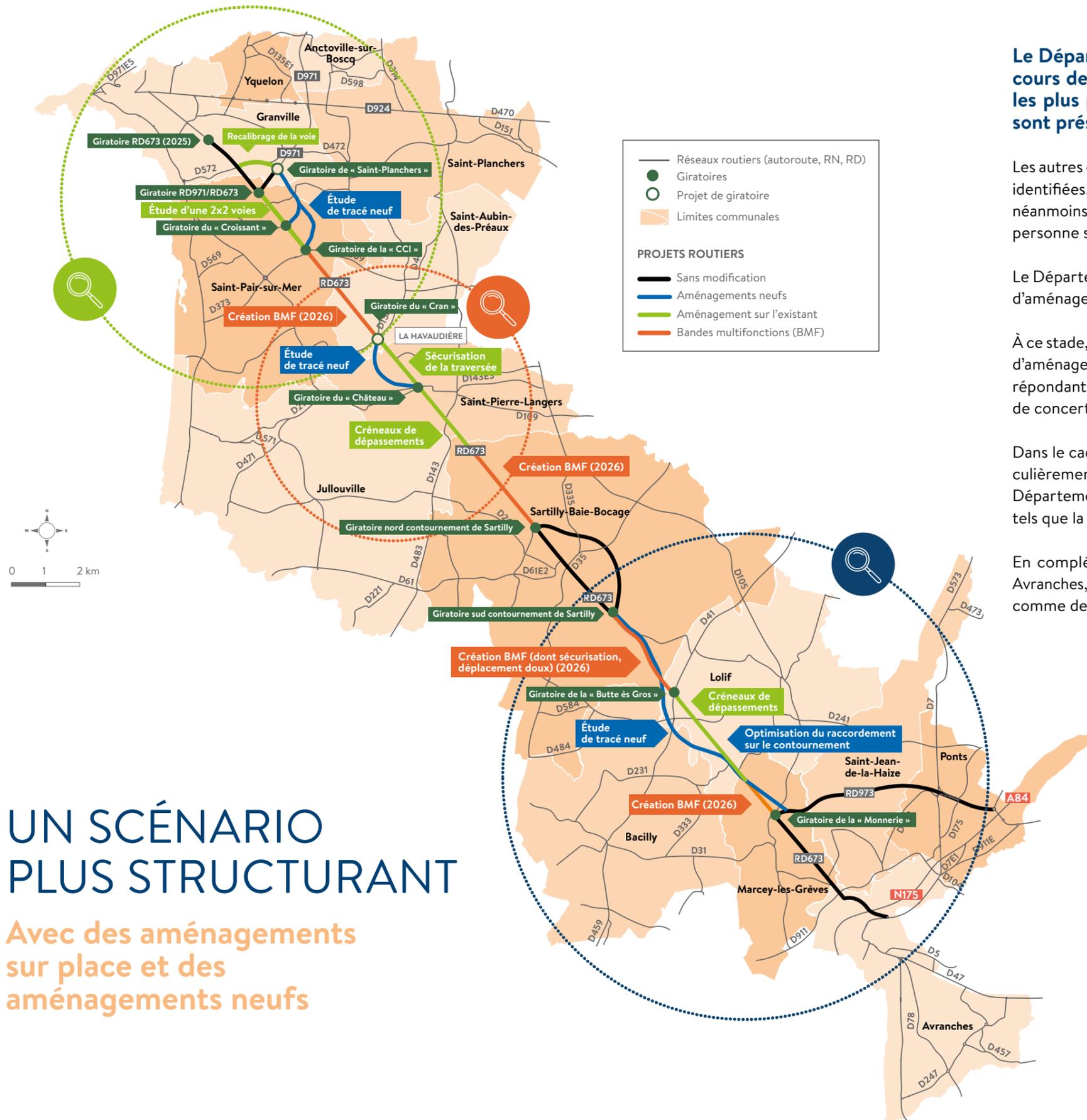
Il s'agit de la zone aménagée sur les accotements des routes pour renforcer la sécurité et permettre des usages variés (véhicules lents, arrêts d'urgence, circulation douce, etc.).

Sur les axes majeurs du département, les bandes multifonctionnelles rétrécissent les voies afin de dégager une zone de rattrapage sur les côtés (permettant aux usagers déportant leurs trajectoires de pouvoir revenir sur la chaussée) et donne un effet visuel qui apaise les vitesses. Ainsi, les voies de circulation sont ramenées à 6 mètres (au lieu de 7 m), et la chaussée est légèrement élargie pour intégrer des bandes latérales de 1,5 mètre de chaque côté, portant ainsi la largeur totale roulable à 9 mètres.



5.4 UN SCÉNARIO PLUS STRUCTURANT

Avec des aménagements sur place et des aménagements neufs



Le Département a examiné de nombreuses variantes au cours des études préalables. Seules les solutions jugées les plus pertinentes au regard des enjeux du territoire sont présentées dans ce dossier.

Les autres options, moins adaptées pour répondre aux problématiques identifiées, n'ont pas été intégrées à l'analyse multicritère. Elles restent néanmoins disponibles dans les dossiers techniques, accessibles à toute personne souhaitant approfondir le sujet.

Le Département envisage, dans une seconde phase, la mise en œuvre d'aménagements plus structurants.

À ce stade, le projet reste en cours d'élaboration et différentes options d'aménagement seront soumises à la concertation. Seules les variantes répondants aux enjeux du territoire seront présentées dans ce dossier de concertation.

Dans le cadre de sa politique de préservation du milieu, et plus particulièrement des terres agricoles, de l'habitat et des zones humides, le Département privilégie toutefois les aménagements réalisés sur place, tels que la création de crèneaux de dépassement.

En complément de ces modernisations de l'axe routier Granville-Avranches, des aménagements plus ambitieux pourraient être envisagés, comme des tronçons de déviations.

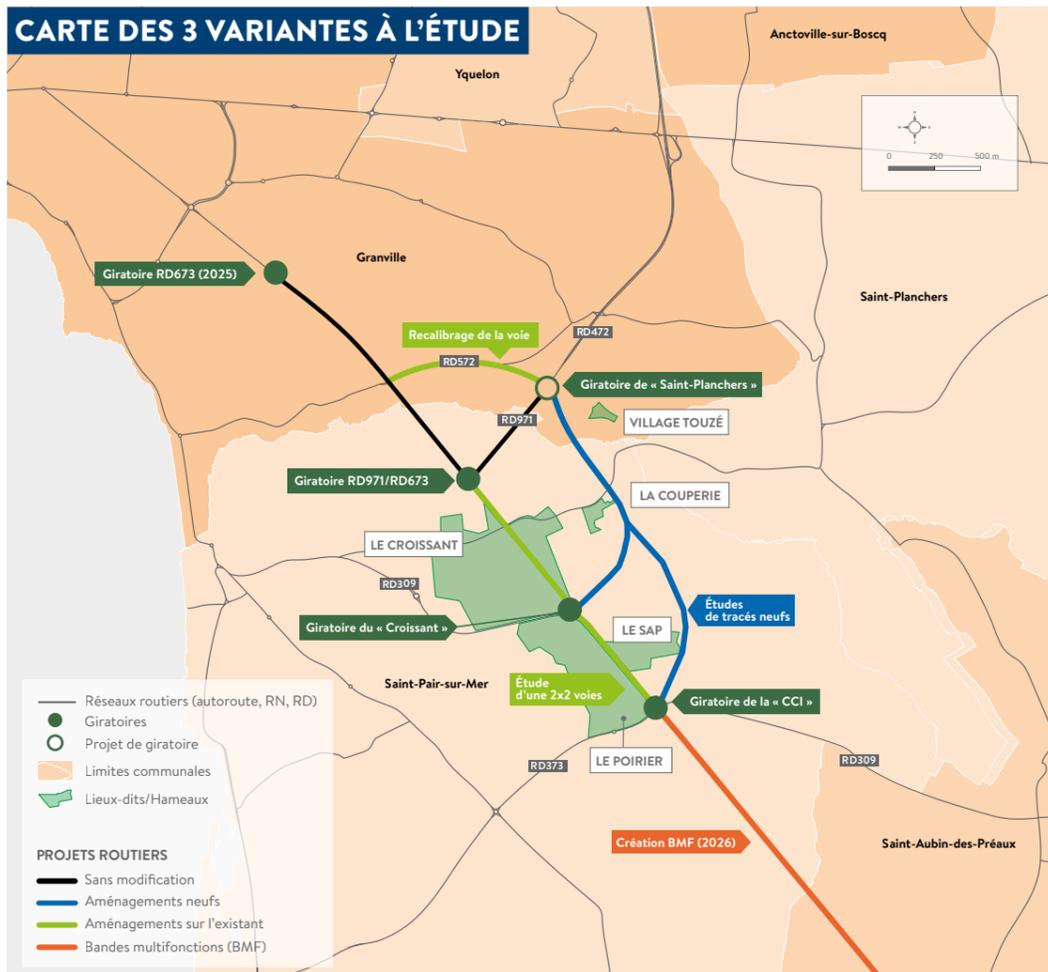
À NOTER

La planification de la deuxième phase prévoit également **des mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation** pour limiter les perturbations potentielles des activités économiques locales, en particulier dans le secteur agricole. Un dialogue constant sera maintenu avec les exploitants agricoles concernés pour garantir une prise en compte de leurs besoins et pour organiser le phasage des travaux de manière à minimiser les impacts sur leur activité.

Les scénarios d'aménagement à l'étude

ZONE D'ACTIVITÉS DU CROISSANT (SAINT-PAIR-SUR-MER)

Différentes propositions de contournements dans la Zone d'Activités du Croissant sont à l'étude ainsi que l'aménagement sur place en 2x2 voies sur le linéaire principal.



VARIANTE A (V2BIS) – SCÉNARIO PRIVILÉGIÉ

La variante A prévoit un contournement de la Zone d'Activités du Croissant d'environ 2,3 km entre le giratoire de la « CCI », au sud et le nouveau giratoire de Saint-Planchers. C'est le scénario privilégié par les membres du comité de pilotage de l'opération réunissant les élus du Département, de Granville Terre et Mer, de Mont Saint-Michel Normandie ainsi que l'ensemble des communes traversées. Ce scénario intègre :

◆ **un aménagement neuf :**

une 2 voies bidirectionnelles de 6 m de largeur sur un linéaire d'environ 2,3 km intégrant des bandes multifonctions entre le giratoire de la « CCI » et le nouveau giratoire de Saint-Planchers sur la RD971.

◆ **un nouveau giratoire :**

le nouveau giratoire de Saint-Planchers sur la RD971 qui permettra de raccorder les RD572 et RD472 et

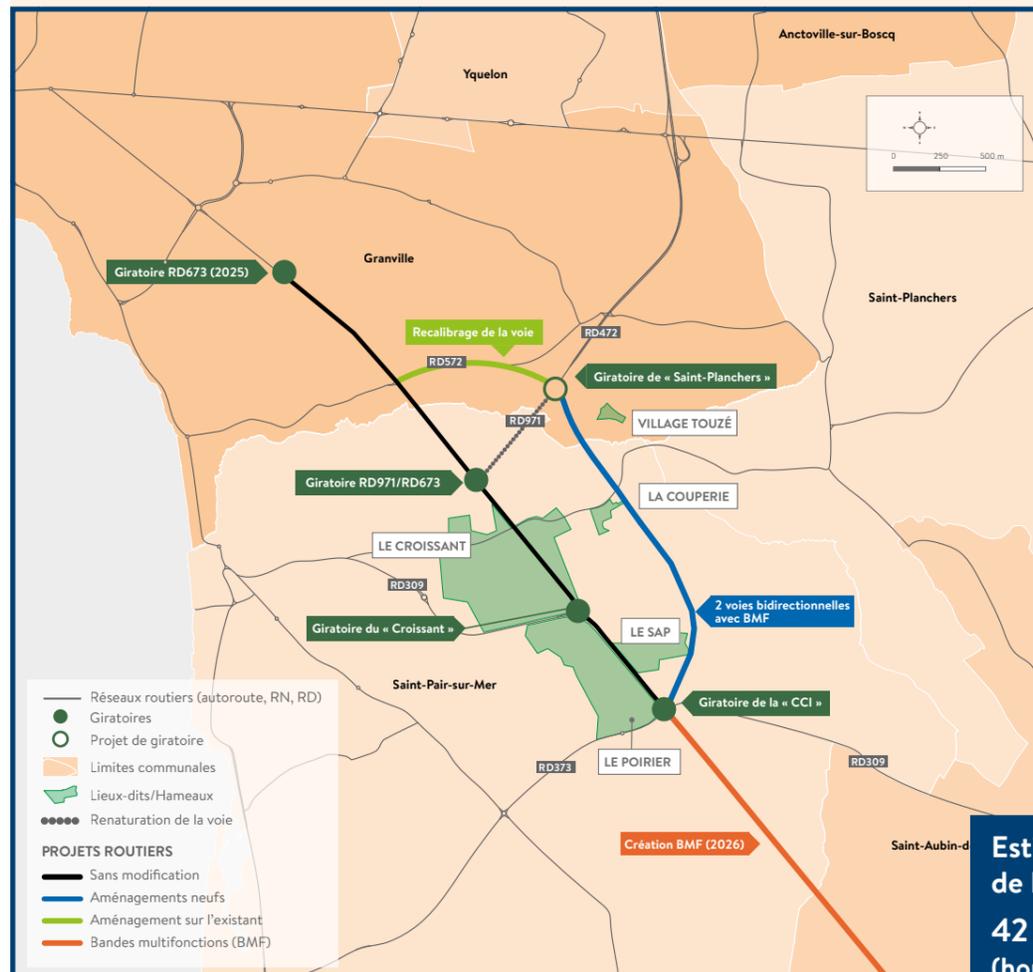
le Village Touzé et ainsi de redonner un accès direct vers Granville depuis Saint Planchers.

◆ **un aménagement sur place :**

le recalibrage de la RD572 (route de l'école de musique) en une voie de 6 m de largeur complétée par des bandes multifonctions d'une largeur de 1,5 mètre de part et d'autre de la voie.

Dans une logique d'Éviter, Réduire, Compenser (ERC), cette variante prévoit de renaturer de la portion de la RD971 entre le nouveau giratoire de Saint-Planchers et celui de l'intersection des RD971 et RD673.

L'accès à la Zone d'Activités du Croissant depuis le secteur de Village Touzé se fera alors soit par la RD572 (route de l'école de musique), soit par le nouvel aménagement neuf prévu.



Un plan plus détaillé est disponible en annexes*

Estimation du coût de l'aménagement :
42 millions d'€
(hors aménagement foncier)

VARIANTE B (V5)

La variante B prévoit un contournement de la Zone d'Activités du Croissant d'environ 1,5 km entre le giratoire du « Croissant » et la RD971. Ce scénario intègre :

◆ un aménagement neuf :

une 2 voies bidirectionnelles de 6 m de largeur sur un linéaire d'environ 1,5 km intégrant des bandes multifonctions entre le giratoire du « Croissant » et le nouveau giratoire de Saint-Planchers.

◆ un nouveau giratoire :

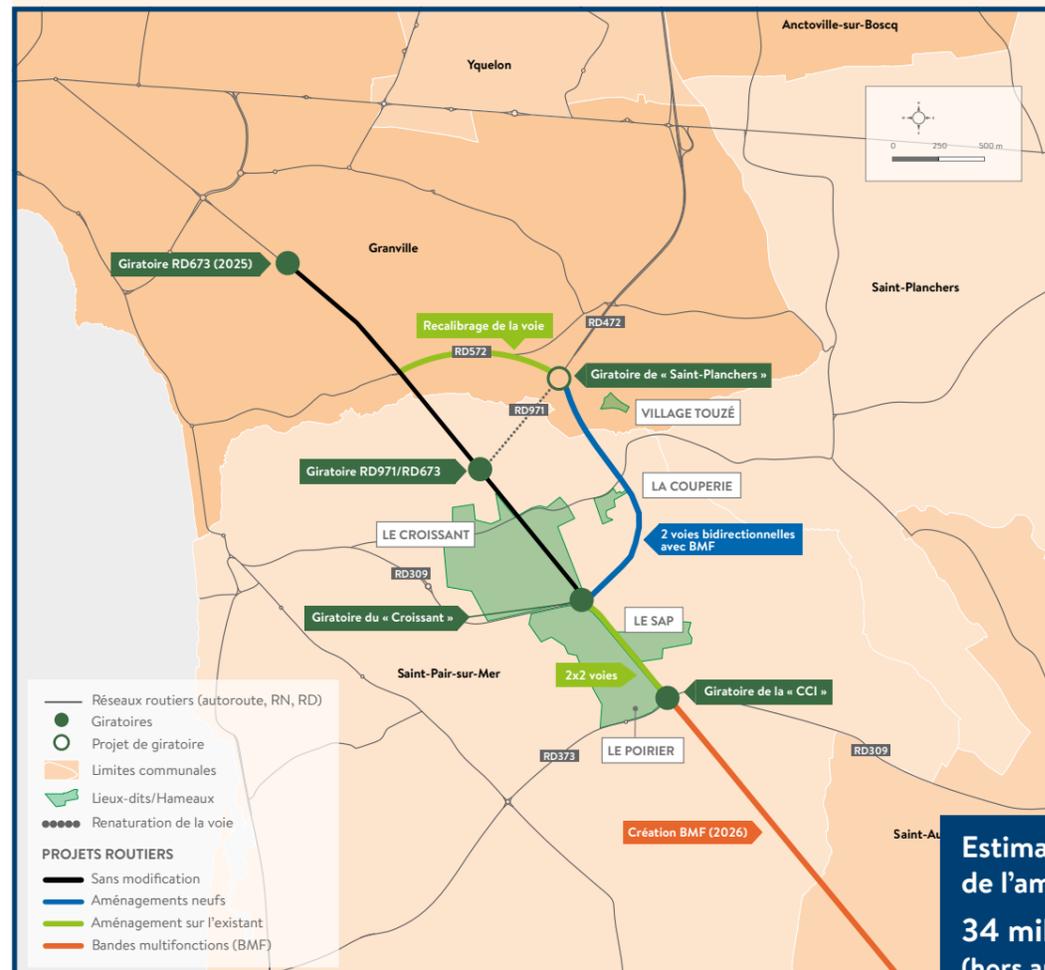
le nouveau giratoire de Saint-Planchers sur la RD971 qui permettrait de raccorder les RD572 et RD472 et le Village Touzé et ainsi de redonner un accès direct vers Granville depuis Saint Planchers.

◆ des aménagements sur place :

- Le recalibrage de la RD572 (route de l'école de musique) en une voie de 6 m de largeur complétée par des bandes multifonctions d'une largeur de 1,5 m de part et d'autre de la voie.

- Une 2x2 voies sur un linéaire d'environ 750 m entre le giratoire du « Croissant » et le giratoire de la « CCI ».

Dans une logique d'Éviter, Réduire, Compenser (ERC), cette variante prévoit la renaturation de la portion de la RD971 située entre le nouveau giratoire de Saint-Planchers et celui de l'intersection des RD971 et RD673, afin de restituer un caractère naturel à cet espace. L'accès à la Zone d'Activités du Croissant depuis le secteur de Village Touzé se fera soit par le recalibrage de la RD572 (route de l'école de musique), soit par le nouvel aménagement prévu.



Un plan plus détaillé est disponible en annexes*

Estimation du coût de l'aménagement :
34 millions d'€
(hors aménagement foncier)

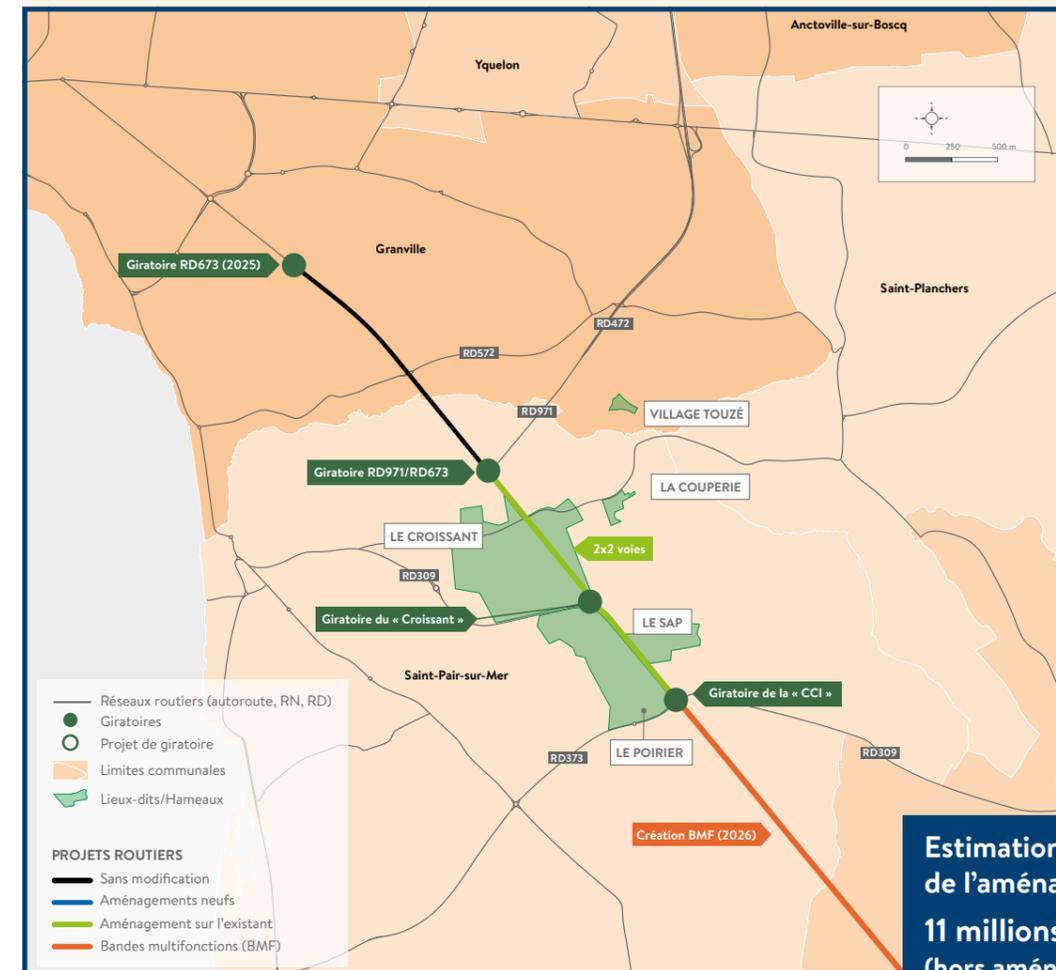
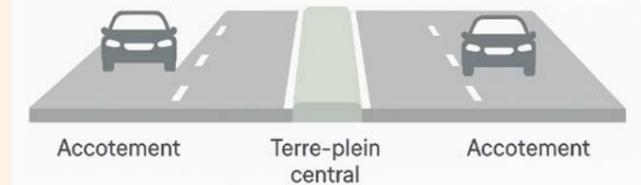
VARIANTE C (V6)

La variante C prévoit un aménagement sur place d'environ 1,7 km entre le giratoire RD971/RD673 et le giratoire de la « CCI ». Ce scénario intègre :

◆ un aménagement sur place de la traversée de la Zone d'Activités du Croissant :

une 2x2 voies sur un linéaire d'environ 1,7 km entre le giratoire RD971/RD673 et le giratoire de la CCI permettant d'avoir une voie de gauche destinée au transit et une voie de droite destinée à la desserte des entreprises et des habitations.

Profil en travers type 2x2 voies



Un plan plus détaillé est disponible en annexes*

Estimation du coût de l'aménagement :
11 millions d'€
(hors aménagement foncier)

ZOOM SUR LA ZONE D'ACTIVITÉS DU CROISSANT

Synthèse de l'analyse multicritères

Le tableau de synthèse ci-dessous de l'analyse multicritère du secteur Croissant a permis de comparer les incidences des différentes variantes proposées et de déterminer la variante présentant le meilleur équilibre impact-gain.

Objectifs du projet		Option de référence	Variante A	Variante B	Variante C
Conditions de déplacement	Limiter les zones dangereuses et accidentogènes				
	Sécuriser les accès des riverains aux commerces, écoles, services et habitations				
	Fluidifier le flux des véhicules et réduire les risques de congestion				
	Fiabiliser et réduire les temps de parcours de tous les usagers				
	Garantir la desserte plus rapide aux établissements de soins, notamment pour les urgences et les patients en suivi médical				
	Améliorer les usages de la route en optimisant les différents flux de véhicules notamment celui des engins agricoles				
Offre de transport	Développer les mobilités alternatives et multimodales (covoiturage et transports en commun) ainsi que les mobilités douces (voies cyclables et voies piétonnes) quotidiennes et touristiques				
Démographie	Préserver l'habitat des résidents actuels et améliorer l'attractivité des zones péri-urbaines pour de nouveaux résidents				
Urbanisation	Accroître la connectivité entre les bassins de vie en favorisant l'accessibilité aux services, en stimulant l'attractivité économique et en renforçant la cohésion territoriale pour répondre aux besoins des habitants et des acteurs du territoire				
Activités économiques	Dynamiser l'économie, l'emploi et la compétitivité du territoire en optimisant la circulation vers les zones d'activités économiques et en facilitant les déplacements des employés et la logistique des entreprises				
Agriculture	Préserver les terres agricoles et limiter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols				
Tourisme et patrimoine	Fiabiliser l'attractivité touristique du territoire en résorbant les fluctuations du trafic en période estivale				
Cadre de vie : qualité air	Améliorer la qualité de l'air et la santé des riverains				
	Réduire les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines				
Cadre de vie : ambiance sonore	Résorber les points noirs acoustiques au droit des habitations riveraines				
Milieux naturels	Préserver les habitats naturels, la biodiversité, les espèces protégées, les haies bocagères, ...				
	Maintenir les fonctionnalités écologiques, favoriser la résilience des milieux concernés et améliorer les corridors écologiques				
Zones humides	Préserver les fonctionnalités des zones humides de régulation, d'épuration,... des eaux et de maintien de l'équilibre écologique fragile				
Ressource en eau	Limiter les perturbations dues au trafic sur les sols et les écosystèmes avoisinants (pollution chronique ou accidentelle)				
	Garantir la continuité des écoulements d'eau et préserver les fonctionnalités hydrauliques pour limiter les inondations en cas de crue				
Paysages	Maintenir les haies bocagères				
Coûts	Coût du projet				

Impact fort	Impact modéré	Impact faible	Impact ou gain nul	Gain faible	Gain modéré	Gain fort

ZOOM SUR LA ZONE D'ACTIVITÉS DU CROISSANT

◆ L'option de référence

L'option de référence ne permettra pas d'amélioration de la situation actuelle en matière de trafic. Il ne répond donc pas aux objectifs du Département pour ce projet.

◆ La variante A

La variante A améliore significativement les temps de trajet sur le secteur du Croissant, notamment aux heures de pointe ou en période de pic touristique, en offrant un contournement de l'ensemble de la zone. La création du contournement et d'aménagements routiers sur la RD971 en fait la solution la plus impactante pour l'environnement et l'activité agricole.

◆ La variante B

La variante B a un impact sur l'environnement et l'activité agricole plus faible que la variante A en raison d'un contournement plus court. Elle est cependant moins efficace pour répondre aux objectifs du projet notamment car ne facilitant pas autant une meilleure fluidification du trafic.



◆ La variante C

La variante C permet d'améliorer les temps de trajet en augmentant le flux de véhicules pouvant traverser la zone du Croissant. L'élargissement des voies en lieu et place a un faible impact environnemental mais ne permet pas de réduire les flux de véhicules dans la zone du Croissant. Elle accroît par ailleurs l'effet de coupure préexistante entre les deux côtés de la zone.

Les scénarios d'aménagement à l'étude

HAMEAU DE LA HAVAUDIÈRE

Sur la zone du hameau de la Havaudière, deux scénarios sont à l'étude.

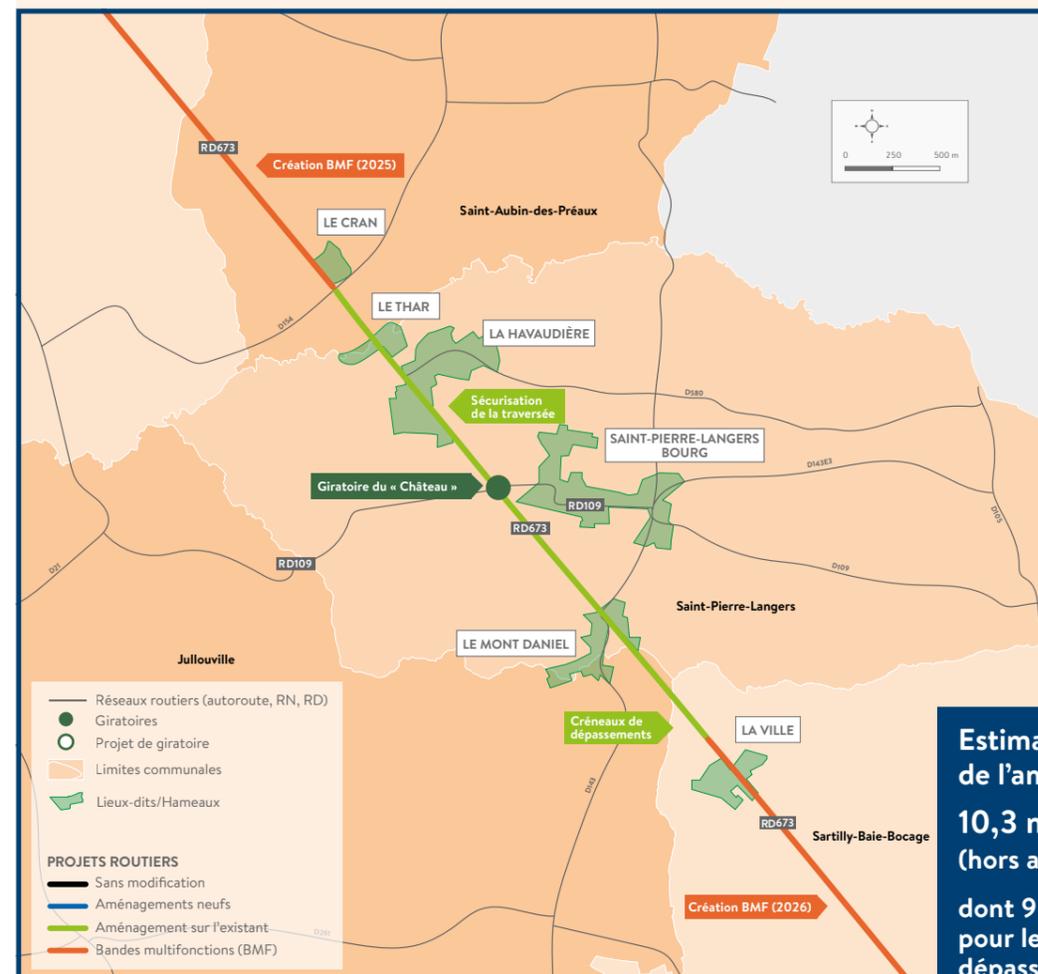


VARIANTE A (V1)

La variante A prévoit un aménagement du hameau visant à réduire la vitesse des véhicules en transit au sein de l'agglomération et à sécuriser les entrées et sorties des usagers afin d'améliorer le cadre de vie des riverains.

Ce scénario intègre :

- la sécurisation de la traversée du hameau reposant sur plusieurs aménagements :**
 rétrécissement de la chaussée, création d'une longue chicane pour réduire la vitesse, aménagement de places de stationnement et de trottoirs, installation d'un carrefour à feux tricolores, ainsi que l'ajout de mobilier urbain et ponctuellement de végétation.
- un aménagement sur place :**
 création de créneaux de dépassement sur un linéaire d'environ 1,8 km entre le giratoire du « Château » et le hameau de « La Ville », avec sécurisation des accès, notamment celui de la RD143 (étude d'un ouvrage d'art).



Un plan plus détaillé est disponible en annexes*

Estimation du coût de l'aménagement :
10,3 millions d'€
 (hors aménagement foncier)
 dont 9 millions d'€ pour les créneaux de dépassements

VARIANTE B (V2) – SCÉNARIO PRIVILÉGIÉ

La variante B prévoit un contournement des hameaux du « Thar » et de la « Havaudière », ainsi qu'un nouveau giratoire permettant de sécuriser le hameau de « Cran ». C'est le scénario privilégié par les membres du comité de pilotage de l'opération réunissant les élus du Département, de Granville Terre et Mer, de Mont Saint-Michel Normandie ainsi que l'ensemble des communes traversées.

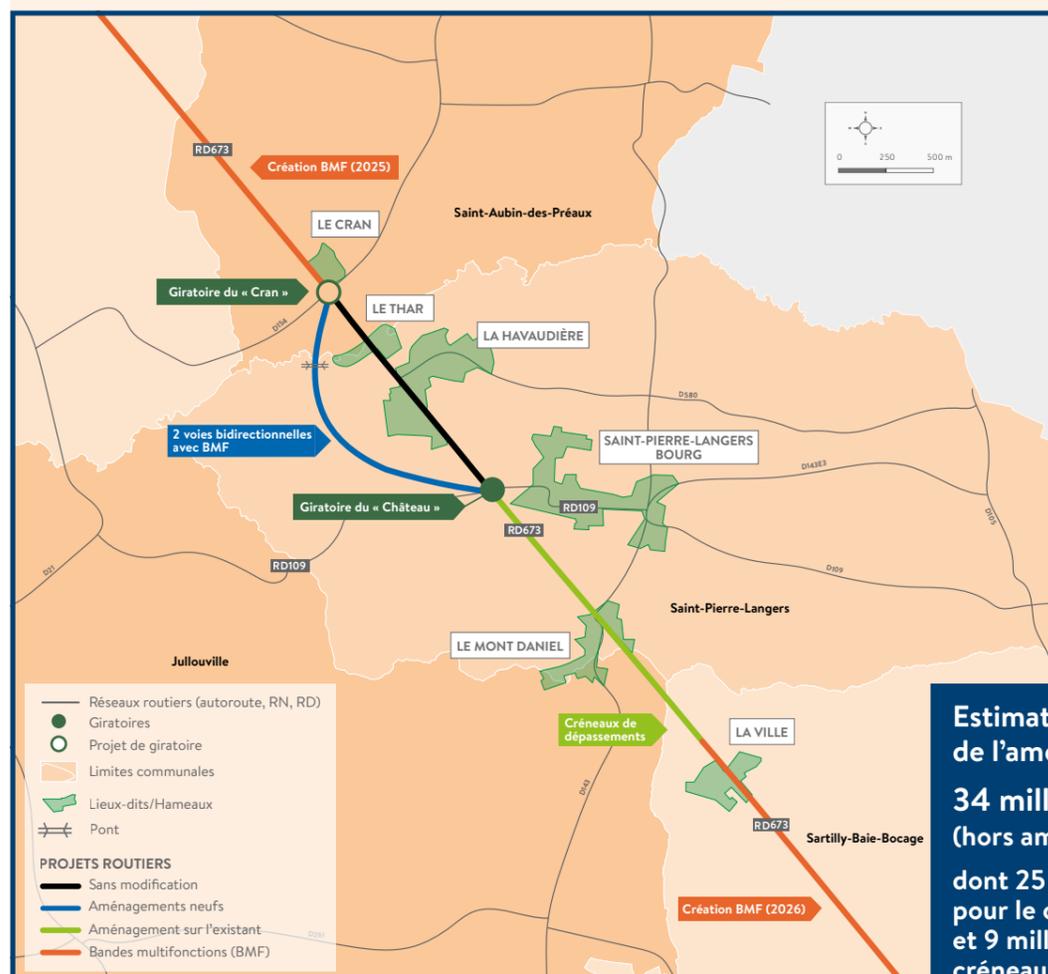
Ce scénario intègre :

◆ **un aménagement neuf :**

la création d'un nouveau tronçon de route à deux voies pour contourner les hameaux du Thar et de la Havaudière. Ce nouvel aménagement inclura des bandes multifonctions. Pour franchir le cours d'eau du Thar tout en limitant l'impact sur l'environnement, un viaduc d'environ 150 mètres de long sera construit. Cette solution permet à la fois d'assurer la continuité du tracé routier et de préserver au mieux le milieu naturel traversé.

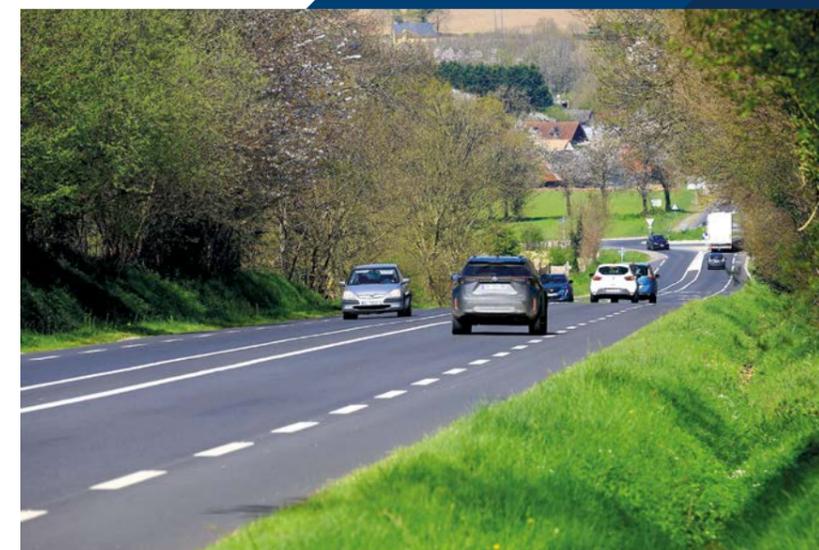
◆ **un aménagement sur place :**

création de créneaux de dépassement sur un linéaire d'environ 1,8 km entre le giratoire du « Château » et le hameau de La Ville, avec sécurisation des accès, notamment celui de la RD143 (étude d'un ouvrage d'art).



Un plan plus détaillé est disponible en annexes*

Estimation du coût de l'aménagement :
34 millions d'€
(hors aménagement foncier)
dont 25 millions d'€ pour le contournement
et 9 millions d'€ pour les créneaux de dépassements



Le tableau de synthèse ci-dessous de l'analyse multicritère du secteur de la Havaudière a permis de comparer les incidences des différentes variantes proposées et de déterminer la variante présentant le meilleur équilibre impact-gain.

Objectifs du projet		Option de référence	Variante A	Variante B
Conditions de déplacement	Limiter les zones dangereuses et accidentogènes			
	Sécuriser les accès des riverains aux commerces, écoles, services et habitations			
	Fluidifier le flux des véhicules et réduire les risques de congestion			
	Fiabiliser et réduire les temps de parcours de tous les usagers			
	Garantir la desserte plus rapide aux établissements de soins, notamment pour les urgences et les patients en suivi médical			
	Améliorer les usages de la route en optimisant les différents flux de véhicules notamment celui des engins agricoles			
Offre de transport	Développer les mobilités alternatives et multimodales (covoiturage et transports en commun) ainsi que les mobilités douces (voies cyclables et voies piétonnes) quotidiennes et touristiques			
Démographie	Préserver l'habitat des résidents actuels et améliorer l'attractivité des zones péri-urbaines pour de nouveaux résidents			
Urbanisation	Accroître la connectivité entre les bassins de vie en favorisant l'accessibilité aux services, en stimulant l'attractivité économique et en renforçant la cohésion territoriale pour répondre aux besoins des habitants et des acteurs du territoire			
Activités économiques	Dynamiser l'économie, l'emploi et la compétitivité du territoire en optimisant la circulation vers les zones d'activités économiques et en facilitant les déplacements des employés et la logistique des entreprises			
Agriculture	Préserver les terres agricoles et limiter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols			
Tourisme et patrimoine	Fiabiliser l'attractivité touristique du territoire en résorbant les fluctuations du trafic en période estivale			
Cadre de vie: qualité air	Améliorer la qualité de l'air et la santé des riverains			
	Réduire les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines			
Cadre de vie: ambiance sonore	Résorber les points noirs acoustiques au droit des habitations riveraines			
Milieux naturels	Préserver les habitats naturels, la biodiversité, les espèces protégées, les haies bocagères, ...			
	Maintenir les fonctionnalités écologiques, favoriser la résilience des milieux concernés et améliorer les corridors écologiques			
Zones humides	Préserver les fonctionnalités des zones humides de régulation, d'épuration,... des eaux et de maintien de l'équilibre écologique fragile			
Ressource en eau	Limiter les perturbations dues au trafic sur les sols et les écosystèmes avoisinants (pollution chronique ou accidentelle)			
	Garantir la continuité des écoulements d'eau et préserver les fonctionnalités hydrauliques pour limiter les inondations en cas de crue			
Paysages	Maintenir les haies bocagères			
Coûts	Coût du projet			

Impact fort	Impact modéré	Impact faible	Impact ou gain nul	Gain faible	Gain modéré	Gain fort

ZOOM SUR LA HAVAUDIÈRE

◆ L'option de référence (sans changement majeur)

Prévoir uniquement un revêtement anti-bruit permettrait de réduire le bruit pour les riverains, mais cela ne répond pas aux objectifs poursuivis. Ce scénario ne répond donc pas aux objectifs du projet.

◆ Le réaménagement de la route actuelle

Cette solution permettrait d'améliorer certains tronçons accidentogènes sans trop impacter l'environnement ou les terres agricoles. En revanche, elle ne suffirait pas à améliorer la circulation en période de pointe ou pendant la saison touristique.

◆ Le contournement de la Havaudière

Créer une nouvelle route en 2 voies permettrait d'améliorer le cadre de vie des habitants.

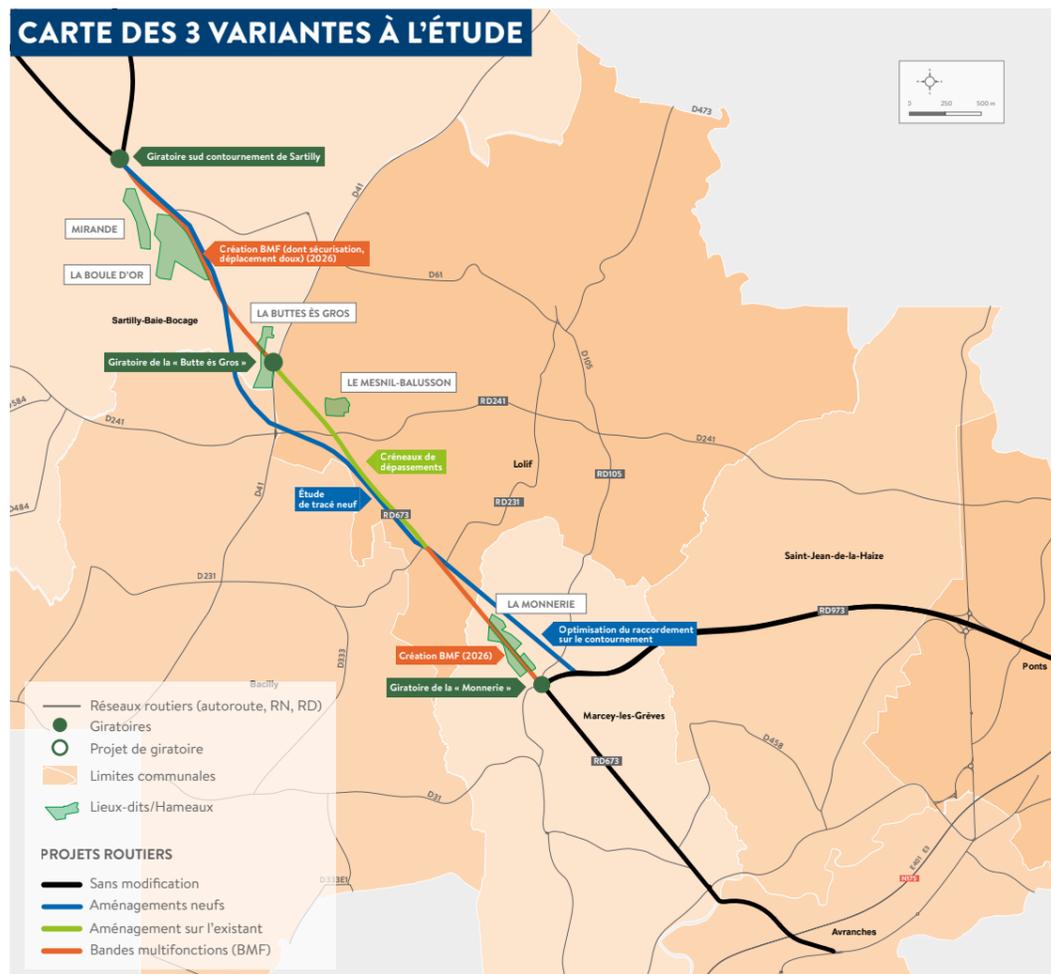
Néanmoins, la circulation dans le hameau resterait, sans mesure de police forte dans le hameau (interdiction de traverser de part en part), importante.

En outre, cette solution aurait toutefois un impact plus fort sur l'environnement naturel et les terres agricoles.



BARREAU DE SARTILLY / MARCEY-LES-GRÈVES

Sur la zone entre la commune de Sartilly-Baie-Bocage et Marcey-les-Grèves, trois scénarios sont à l'étude.



VARIANTE A (V1)

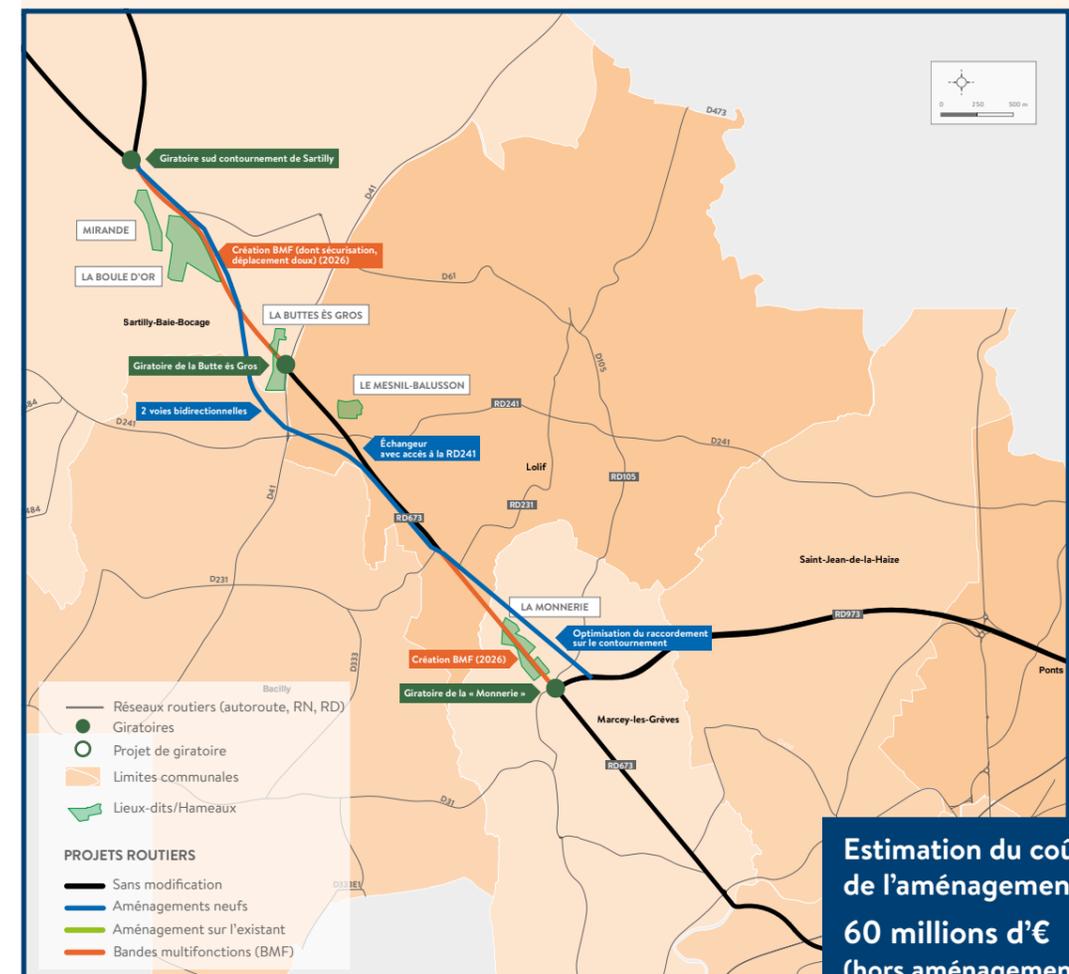
La variante A concerne la réalisation d'une section neuve entre Sartilly-Baie-Bocage et Marcey-les-Grèves.

Ce scénario intègre un aménagement neuf :

- l'aménagement neuf : la création d'une nouvelle route à deux voies limitées à 80 km/h partant du giratoire sud du contournement de Sartilly, contournant le hameau de « la Butte à Gros » et rejoignant le contournement de Marcey-les-Grèves. Cette nouvelle route nécessite un échangeur avec

giratoire pour rétablir les accès à la RD241 et des ouvrages d'art pour établir les accès à la RD231 et à la RD105. Un pont d'environ 110 m est aussi créé pour franchir le cours d'eau « l'Allemagne ».

Un plan plus détaillé est disponible en annexes*



Estimation du coût de l'aménagement : 60 millions d'€ (hors aménagement foncier)

VARIANTE B (V2)

La variante B prévoit la réalisation d'aménagements sur place sur la portion entre Sartilly-Baie-Bocage et Marcey-les-Grèves.

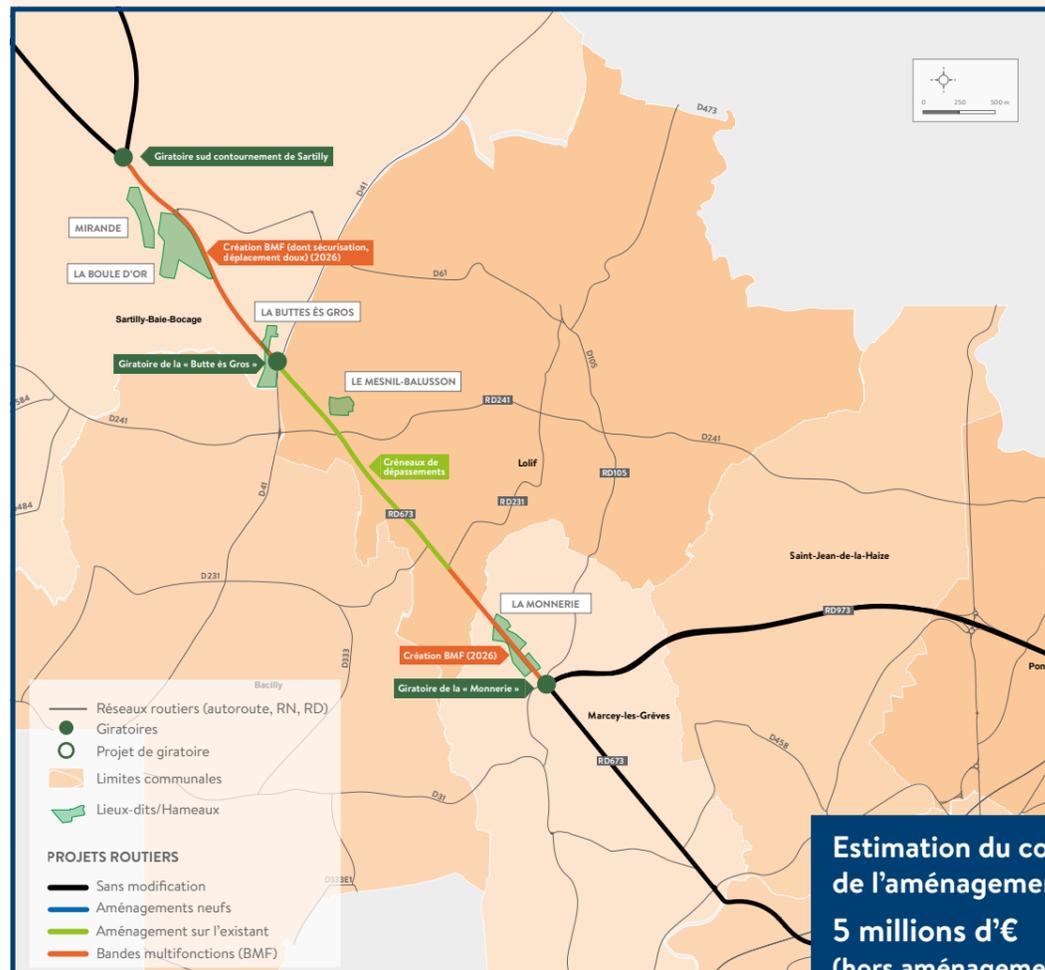
Ce scénario intègre un aménagement sur place :

◆ l'aménagement sur place :

La réalisation de créneaux de dépassement d'environ 1,8 km entre le giratoire de la « Butte à Gros » et la RD231. Les accès seront

également sécurisés, notamment celui de la RD241, où un ouvrage spécifique est à l'étude pour faciliter les croisements en toute sécurité.

! Un plan plus détaillé est disponible en annexes*



Estimation du coût de l'aménagement :
5 millions d'€
(hors aménagement foncier)

VARIANTE C (V3) – SCÉNARIO PRIVILÉGIÉ

La variante C prévoit la réalisation d'aménagements sur place entre le Butte à Gros et la RD231 ainsi que l'optimisation du raccordement sur le contournement de Marcey-les-Grèves :

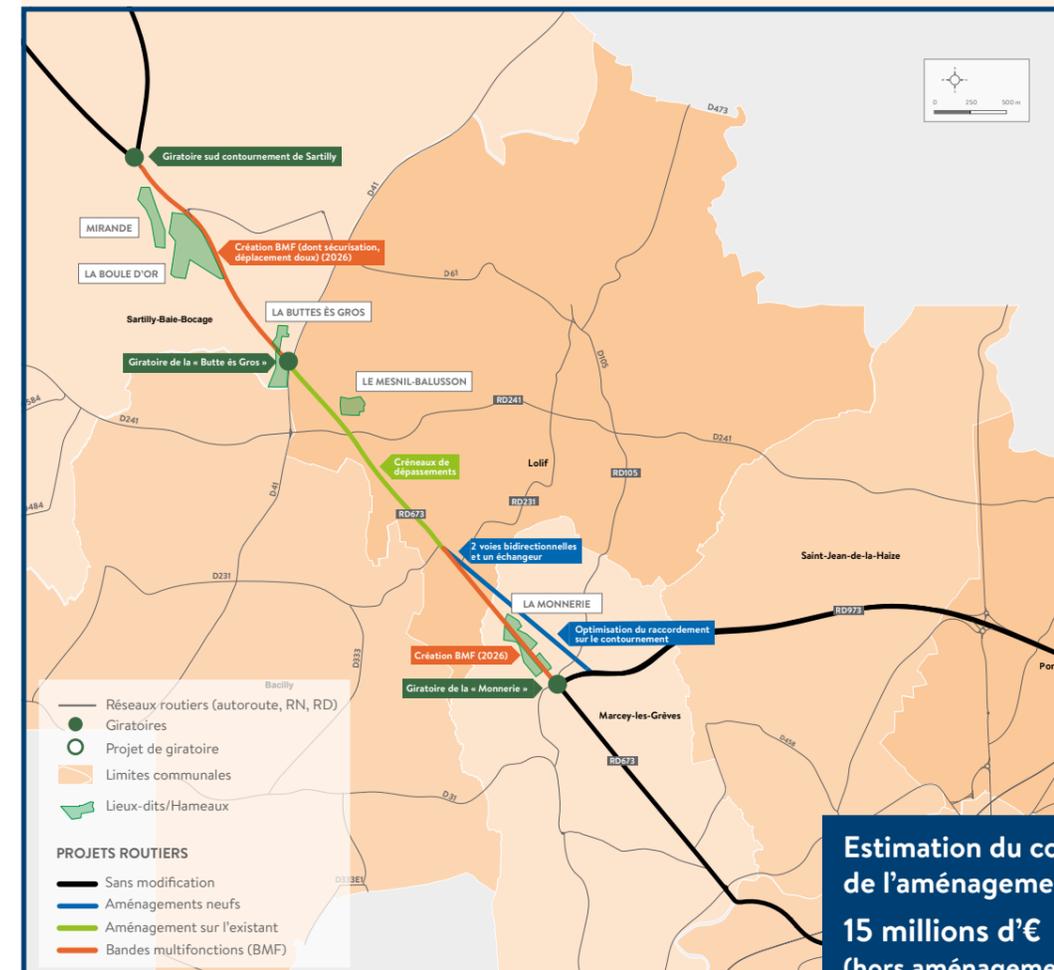
◆ l'aménagement sur place :

la réalisation de créneaux de dépassement sur un linéaire d'environ 1,8 km entre le giratoire de la « Butte à Gros » et la RD23. Les accès seront également mieux sécurisés, notamment au niveau de la RD241, où la construction d'un ouvrage spécifique (pont ou passage) est à l'étude.

◆ l'aménagement neuf :

une section neuve en 2 voies construite entre la RD231 et le contournement de Marcey-les-Grèves. Un échangeur sera aménagé au niveau de la RD105 pour faciliter les entrées et sorties. Cet échangeur comprendra également un ouvrage d'art pour assurer la fluidité et la sécurité du trafic.

! Un plan plus détaillé est disponible en annexes*



Estimation du coût de l'aménagement :
15 millions d'€
(hors aménagement foncier)

ZOOM SUR LE BARREAU DE SARTILLY / MARCEY-LES-GRÈVES

Synthèse de l'analyse multicritères

Le tableau de synthèse ci-dessous de l'analyse multicritère du secteur Sartilly-Baie-Bocage / Marcey-les-Grèves a permis de comparer les incidences des différentes variantes proposées et de déterminer la variante présentant le meilleur équilibre impact-gain.

Objectifs du projet		Option de référence	Variante A	Variante B	Variante C
Conditions de déplacement	Limiter les zones dangereuses et accidentogènes				
	Sécuriser les accès des riverains aux commerces, écoles, services et habitations				
	Fluidifier le flux des véhicules et réduire les risques de congestion				
	Fiabiliser et réduire les temps de parcours de tous les usagers				
	Garantir la desserte plus rapide aux établissements de soins, notamment pour les urgences et les patients en suivi médical				
	Améliorer les usages de la route en optimisant les différents flux de véhicules notamment celui des engins agricoles				
Offre de transport	Développer les mobilités alternatives et multimodales (covoiturage et transports en commun) ainsi que les mobilités douces (voies cyclables et voies piétonnes) quotidiennes et touristiques				
Démographie	Préserver l'habitat des résidents actuels et améliorer l'attractivité des zones péri-urbaines pour de nouveaux résidents				
Urbanisation	Accroître la connectivité entre les bassins de vie en favorisant l'accessibilité aux services, en stimulant l'attractivité économique et en renforçant la cohésion territoriale pour répondre aux besoins des habitants et des acteurs du territoire				
Activités économiques	Dynamiser l'économie, l'emploi et la compétitivité du territoire en optimisant la circulation vers les zones d'activités économiques et en facilitant les déplacements des employés et la logistique des entreprises				
Agriculture	Préserver les terres agricoles et limiter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols				
Tourisme et patrimoine	Fiabiliser l'attractivité touristique du territoire en résorbant les fluctuations du trafic en période estivale				
Cadre de vie : qualité air	Améliorer la qualité de l'air et la santé des riverains				
	Réduire les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines				
Cadre de vie : ambiance sonore	Résorber les points noirs acoustiques au droit des habitations riveraines				
Milieux naturels	Préserver les habitats naturels, la biodiversité, les espèces protégées, les haies bocagères, ...				
	Maintenir les fonctionnalités écologiques, favoriser la résilience des milieux concernés et améliorer les corridors écologiques				
Zones humides	Préserver les fonctionnalités des zones humides de régulation, d'épuration,... des eaux et de maintien de l'équilibre écologique fragile				
Ressource en eau	Limiter les perturbations dues au trafic sur les sols et les écosystèmes avoisinants (pollution chronique ou accidentelle)				
	Garantir la continuité des écoulements d'eau et préserver les fonctionnalités hydrauliques pour limiter les inondations en cas de crue				
Paysages	Maintenir les haies bocagères				
Coûts	Coût du projet				

Impact fort	Impact modéré	Impact faible	Impact ou gain nul	Gain faible	Gain modéré	Gain fort

ZOOM SUR LE BARREAU DE SARTILLY / MARCEY-LES-GRÈVES

◆ L'option de référence

Ce scénario ne prévoit aucun aménagement. Il ne permettrait pas d'améliorer la circulation, ni de soutenir le développement du territoire ou la qualité de vie des habitants. Il ne répond donc pas aux objectifs fixés par le Conseil Départemental.

◆ La variante A: la plus efficace pour le trafic, mais très impactante

Cette option propose une nouvelle route à deux voies parallèlement à la RD673 actuelle. Elle améliorerait fortement la fluidité du trafic, mais au prix d'un impact important sur les milieux naturels, agricoles et le paysage.

◆ La variante B: un compromis à impact réduit

Elle permettrait une amélioration modeste de la circulation entre Sartilly et Avranches, avec un impact environnemental limité.

◆ La variante C: une solution intermédiaire

Cette solution permettrait de fluidifier la circulation, notamment en incitant une partie des véhicules à contourner Marcey-les-Grèves. Elle limite les effets sur les milieux naturels, agricoles et le cadre paysager.

En complément, le Département envisagera, en lien avec la commune, l'aménagement de la traversée de Marcey-les-Grèves afin de renforcer l'efficacité du contournement. Des dispositifs tels que l'installation de chicanes, de feux tricolores ou d'autres aménagements de modération de la vitesse sont envisagés. L'objectif est de rallonger légèrement le temps de parcours dans le centre-bourg, de manière à inciter davantage les véhicules en transit à emprunter l'itinéraire de contournement, tout en améliorant la sécurité et le confort des riverains

UNE APPROCHE GÉNÉRALE ET OUVERTE À LA DISCUSSION

À ce stade, les aménagements envisagés restent **optionnels et exploratoires**. Leur mise en œuvre dépendra des résultats des études techniques en cours, mais aussi des enseignements issus de la concertation préalable. L'objectif est d'évaluer, avec l'ensemble des parties prenantes, la **pertinence de ces solutions** au regard des besoins réels de la population et des impacts sur le territoire.

Chaque scénario présenté repose sur un **équilibre à trouver** entre plusieurs critères: coût, sécurité, fluidité du trafic, mais aussi **préservation de l'environnement** et du cadre de vie. C'est pourquoi l'implication des habitants, des associations, des entreprises locales et des usagers réguliers est **essentielle** pour affiner les orientations du projet.

Enfin, une **réflexion globale sur l'intermodalité** (voiture, vélo, bus, covoiturage...) est intégrée à chaque scénario, afin de construire une réponse cohérente aux enjeux de mobilité du territoire.







LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

6.1 LES BÉNÉFICES DU PROJET POUR LE TERRITOIRE



Au-delà de la fluidité
et de la sécurité, la
transformation de l'axe
Granville-Avranches constitue
un levier stratégique
pour l'économie locale,
l'attractivité résidentielle
et le tourisme.

UN AXE STRATÉGIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LOCAL

Le projet de modernisation de l'axe Granville-Avranches va limiter les impacts environnementaux et agricoles en favorisant les réaménagements sur place et en créant, ponctuellement, de potentiels contournements en site neuf.

Les améliorations envisagées permettront d'améliorer les temps de trajet aux heures de pointe sur les secteurs les plus congestionnés, permettant un accès facilité aux pôles d'emploi et renforçant l'attractivité des communes périurbaines pour de nouveaux résidents.

Un impact positif est envisagé sur l'emploi local avec la création de nouveaux postes liés à l'augmentation de la fréquentation commerciale et au développement des activités de services et de logistique. En d'autres termes, la modernisation de l'axe devrait dynamiser l'économie de proximité tout en renforçant la connectivité du territoire.

LA SÉCURISATION DE CERTAINS POINTS SENSIBLES DE L'AXE

La configuration actuelle de l'axe **Granville-Avranches** présente plusieurs points de vulnérabilité en matière de **sécurité routière**, notamment aux abords des **intersections les plus accidentogènes** et des **secteurs les plus denses (ZA Le Croissant et Marcey-les-Grèves)**, où la vigilance des usagers est particulièrement requise. Afin d'y remédier,

un programme de modernisation est en cours, avec pour objectif de **renforcer la sécurité et fluidifier la circulation**.

Les actions envisagées visent à **réduire le nombre d'accidents** sur cet axe stratégique tout en garantissant une meilleure cohabitation entre les différents usagers de la route.

UN COUP DE POUCE ATTENDU POUR LE TOURISME ET LE COMMERCE

Le tourisme, pilier essentiel de l'économie locale, pourrait bénéficier directement de la modernisation de l'axe Granville-Avranches, qui constitue une voie d'accès stratégique vers les stations balnéaires et les sites emblématiques du département, dont le Mont-Saint-Michel.

L'amélioration des conditions de circulation permettrait de renforcer l'attractivité touristique en incitant les visiteurs à prolonger leur séjour. Cela profiterait à l'économie locale en stimulant la fréquentation des commerces, des restaurants et des hébergements.

UN CADRE DE VIE RENFORCÉ POUR ATTIRER DE NOUVEAUX HABITANTS

La modernisation de l'axe Granville-Avranches ne se limite pas à des enjeux économiques : elle participe également au renforcement de l'attractivité résidentielle du territoire. Les communes périphériques, appréciées pour leur cadre de vie paisible à proximité des centres urbains, attirent de plus en plus de familles et de jeunes actifs.

Toutefois, les difficultés actuelles de circulation et les temps de trajet importants freinent cette dynamique. En améliorant la fluidité de l'axe, le projet vise à offrir des conditions de déplacement où la qualité de

Cette dynamique positive se traduirait également par un soutien à l'emploi, notamment saisonnier, dans les secteurs touristiques (hôtellerie, restauration, loisirs), mais aussi dans les domaines du transport et de la logistique, fortement dépendants de la fluidité du réseau routier.

vie devient un critère déterminant. Les gains de temps et la sécurité accrue constituent des atouts majeurs, en particulier pour les actifs en télétravail, en quête de territoires bien connectés tout en étant proches de la nature.

Cette attractivité renouvelée pourrait également favoriser le développement de l'offre immobilière et dynamiser les commerces de proximité.

UNE APPROCHE ÉQUILIBRÉE ENTRE ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET ÉCONOMIQUES

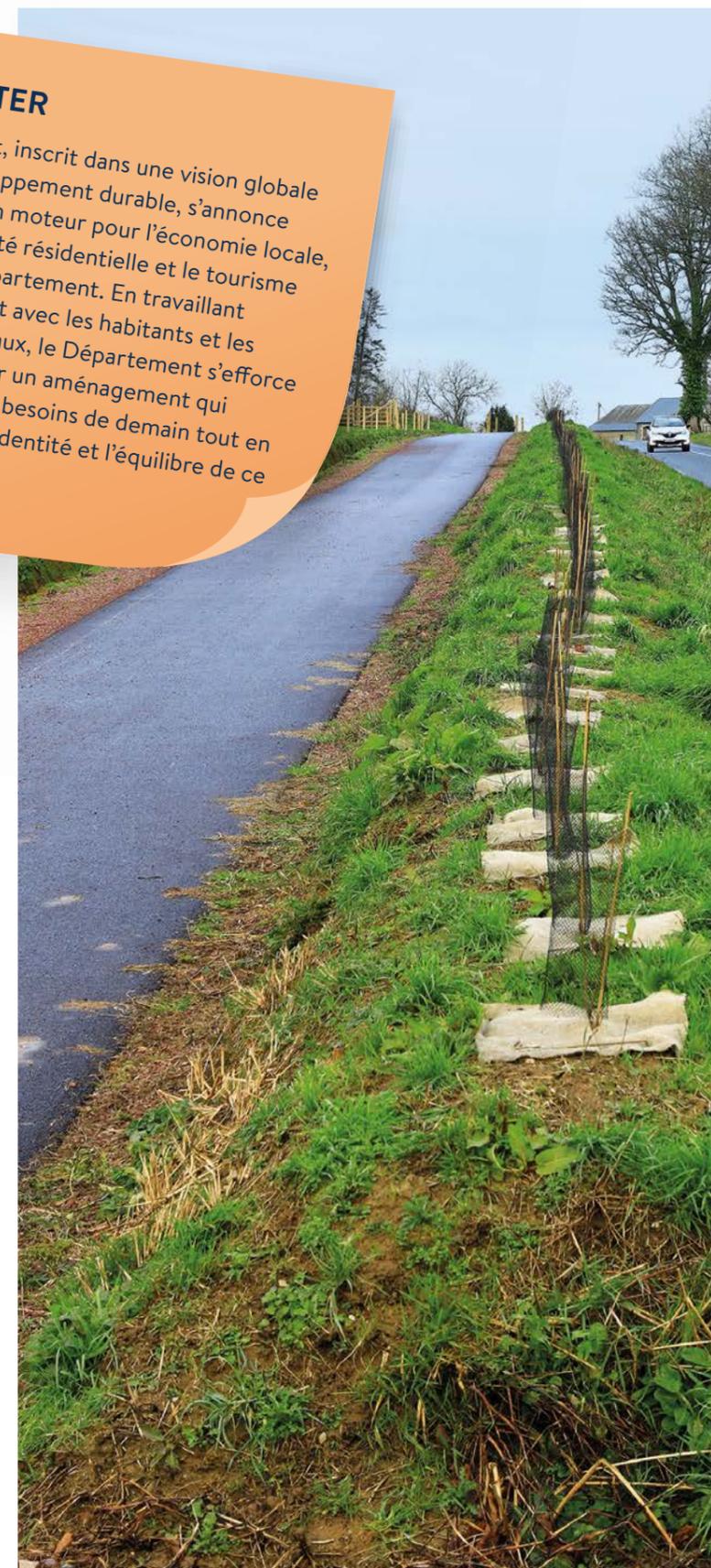
Si les bénéfices économiques du projet sont évidents, ils doivent s'articuler avec une exigence forte de préservation de l'environnement et d'amélioration du cadre de vie. Le Département adopte ainsi une approche progressive et ciblée, visant à concilier développement et respect des équilibres écologiques, dans une approche réaliste et pragmatique.

Le projet prévoit des mesures concrètes : déviations à faible emprise pour limiter les impacts sur les milieux sensibles, dispositifs de protection contre les nuisances sonores pour les riverains, et actions spécifiques en faveur de la biodiversité.

Au-delà de l'enjeu routier, la modernisation de l'axe Granville-Avranches s'inscrit dans une stratégie globale d'aménagement du territoire en lien avec les EPCI et les communes en charge des thématiques associées : renforcer les liens entre les bassins de vie, améliorer l'accessibilité aux services, soutenir l'attractivité économique et favoriser la cohésion territoriale. Ce projet structurant s'inscrit pleinement dans une logique de développement durable, où mobilité, qualité de vie et dynamisme local se conjuguent au service du territoire et de ses habitants.

À NOTER

Ce projet, inscrit dans une vision globale de développement durable, s'annonce comme un moteur pour l'économie locale, l'attractivité résidentielle et le tourisme dans le département. En travaillant étroitement avec les habitants et les acteurs locaux, le Département s'efforce de concevoir un aménagement qui réponde aux besoins de demain tout en respectant l'identité et l'équilibre de ce territoire.





6.2 UN PROJET SOUCIEUX DE LIMITER SON IMPACT ENVIRONNEMENTAL

La modernisation de l'axe routier Granville-Avranches soulève des enjeux environnementaux majeurs. Conscient des impacts possibles et des freins réglementaires, le Département a mené des études approfondies sur les milieux naturels afin d'identifier les zones sensibles et leurs spécificités. Ces analyses ont notamment permis de repérer la présence d'espèces protégées et d'évaluer les enjeux écologiques liés au projet.

Entre les zones humides sensibles, les habitats d'espèces protégées, les nuisances potentielles pour les riverains et une politique de limitation d'artificialisation des sols, le projet s'inscrit dans un cadre de précautions visant à protéger le territoire, tout en répondant aux besoins de mobilité. Cela comprend l'évitement des zones humides, la préservation des habitats fauniques avec des passages pour la faune et des mesures de compensation écologique pour les zones perturbées. Les aménagements éviteront autant que possible les zones naturelles et agricoles sensibles.

DES AMÉLIORATIONS ENVIRONNEMENTALES : PROTECTION DES ZONES NATURELLES ET LIMITATION DE L'ARTIFICIALISATION DES SOLS

Le projet Granville-Avranches intègre des mesures concrètes pour limiter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols, dans un objectif de préservation environnementale. Ces mesures s'appuient sur trois axes principaux : l'évitement, la réduction et la compensation.

Évitement

La première solution d'évitement repose sur une approche intégrée, combinant des principes géométriques, spatiaux et temporels pour limiter les impacts sur l'environnement.

◆ Évitement géométrique :

l'aménagement privilégie l'utilisation des infrastructures existantes afin de limiter la création de nouvelles voies (aménagement sur place). Pour les variantes en site neuf, le tracé devra être optimisé pour contourner les zones sensibles, comme les habitats naturels remarquables et les zones humides, réduisant ainsi l'emprise directe sur ces milieux.

◆ Évitement spatial :

les zones de chantier sont strictement définies et réduites autant que possible pour minimiser les perturbations sur les sols et les écosystèmes avoisinants. Des clôtures temporaires et un balisage spécifique seront mis en place pour garantir cette protection.

◆ Évitement temporel :

le phasage des travaux prendra en compte les périodes écologiquement sensibles, telles que les saisons de reproduction des espèces protégées ou les cycles de culture agricole, afin de limiter les nuisances et favoriser la résilience des milieux concernés

Réduction

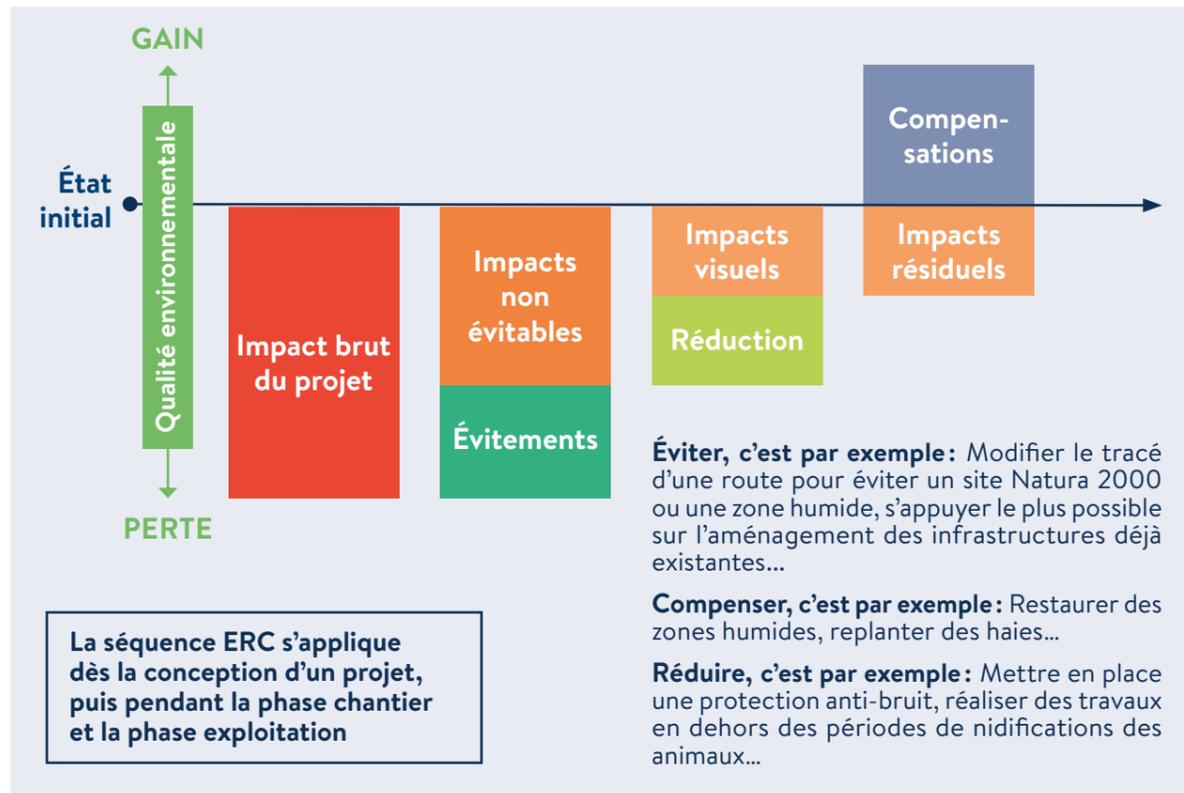
La largeur des routes devra être ajustée et optimisée afin d'éviter les zones goudronnées inutiles et de limiter l'imperméabilisation des sols. Les travaux incluent par ailleurs des solutions innovantes pour limiter l'imperméabilisation des sols, telles que la création de fossés enherbés.

Ces dispositifs favorisent l'infiltration des eaux pluviales et évitent leur ruissellement vers les zones sensibles. De plus, des bassins de décantation seront installés pour capturer les particules en suspension et prévenir la pollution des cours d'eau environnants.

Enfin, le projet s'efforce de minimiser l'impact sur les terres agricoles en optimisant le tracé et en réduisant la largeur des emprises nécessaires

Compensation

En cas d'impacts résiduels, des actions de restauration écologique seront mises en place. Elles comprendront la conversion de terres agricoles en prairies humides, la plantation de haies bocagères et la restauration des fonctions naturelles des anciennes zones humides notamment par suppression des anciens drains de parcelles. Ces mesures permettront de reconstituer des habitats naturels et de restaurer les fonctions hydrologiques des sols. Par ailleurs, pour limiter la fragmentation des milieux, la création de corridors écologiques, incluant des passages pour la faune et des ouvrages hydrauliques, sera également envisagée.



UN PAYSAGE BOCAGER À PRÉSERVER

Le secteur d'étude s'inscrit dans un territoire à la forte identité paysagère, marqué par un maillage bocager dense, composé de haies, talus, chemins creux et prairies enserrées. Hérité d'un mode de mise en valeur agricole traditionnel, ce paysage joue un rôle essentiel dans le caractère visuel du territoire, mais aussi dans le maintien de la biodiversité, la lutte contre l'érosion et la régulation hydrologique. Ces éléments contribuent également à la qualité du cadre de vie des habitants.



Dans ce contexte, l'enjeu est d'éviter que les futurs aménagements routiers ne créent des coupures visuelles, ne déstructurent les vues paysagères, ou ne banalisent le territoire. Le projet doit ainsi s'inscrire avec discrétion dans le paysage, tout en répondant aux besoins de sécurité et de fluidité de l'axe.

L'axe Granville-Avranches traverse une grande variété d'entités paysagères. On y trouve des plateaux agricoles ouverts, des vallées humides et boisées (comme celles du Thar, de la Vanlée ou de la Sée), ainsi que des coteaux marqués, offrant des vues lointaines sur la campagne, la mer ou, plus au nord, sur la baie du Mont-Saint-Michel. Certains de ces secteurs présentent une sensibilité paysagère forte à très forte, notamment en raison de leur relief, de leur patrimoine bocager, de la présence de zones humides ou de leur proximité avec des sites classés et protégés.

Pour y parvenir, plusieurs principes d'aménagement paysager seront privilégiés dans le cadre des études techniques :

- ◆ La préservation maximale des haies et talus existants, éléments structurants du paysage, avec une logique de contournement ou de reconstitution chaque fois que possible.
- ◆ La plantation de haies bocagères en continuité du maillage existant, afin de recréer des lisières végétales continues le long de la voirie, limiter l'impact visuel et maintenir les corridors écologiques.
- ◆ L'utilisation de modélisations 3D pour tester et comparer différents profils d'insertion (terrassements, déblais/remblais, intégration des fossés, types d'écran végétal ou minéral) et garantir une adaptation au relief local.
- ◆ La prise en compte des lignes d'horizon et des points de vue majeurs, afin de maintenir la lecture du grand paysage, notamment dans les zones de plateau ou de belvédères naturels.

Enfin, le projet prévoit un travail concerté dès l'amont avec les acteurs locaux – communes, habitants, associations, CAUE – pour ajuster les choix d'aménagement à la sensibilité des lieux et aux attentes locales. L'objectif est de construire une infrastructure respectueuse des paysages traversés, adaptée aux particularités du territoire et porteuse d'une qualité d'insertion durable.



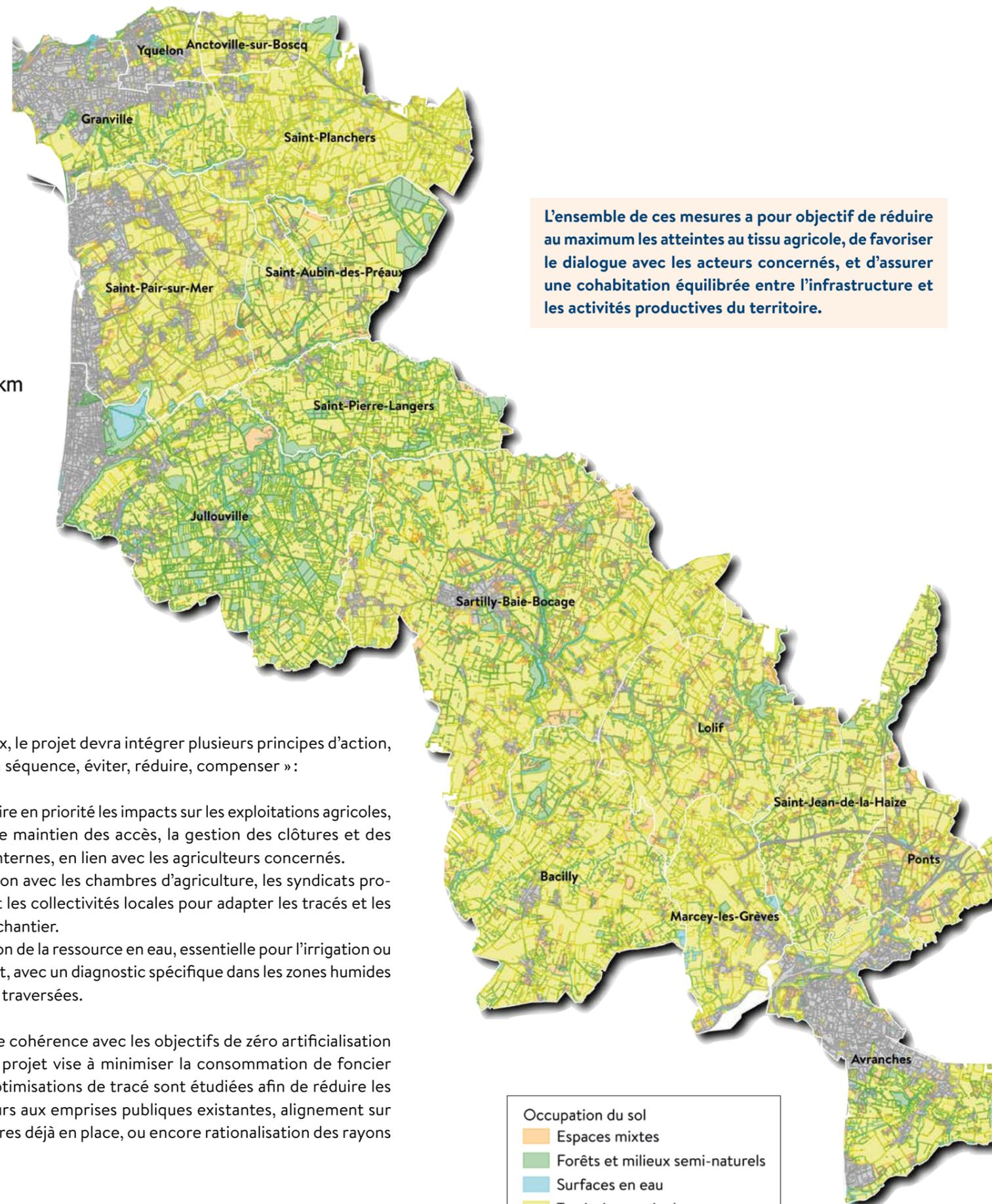
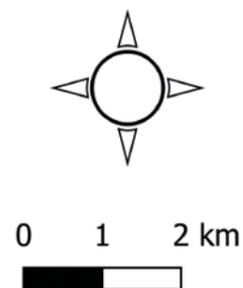
Les caractéristiques du projet

UN TERRITOIRE AGRICOLE À ACCOMPAGNER

Le territoire traversé par le projet est marqué par une activité agricole dense et diversifiée, qui constitue un pilier de l'économie locale et façonne une grande partie des paysages. Le sud-Manche, et en particulier le secteur de Granville à Avranches, se caractérise par la prédominance d'un modèle d'exploitation de type polyculture-élevage, s'appuyant largement sur des prairies permanentes et des cultures fourragères. Ces systèmes d'exploitation sont intimement liés au maintien du bocage et à la gestion des équilibres naturels.

Les études menées dans le cadre du projet ont permis d'identifier un certain nombre d'exploitations agricoles susceptibles d'être impactées, principalement du fait des emprises foncières nécessaires aux futurs aménagements. Ces impacts concernent notamment :

- ◆ La perte de surface utile, avec une réduction directe de la capacité de production agricole.
- ◆ Le morcellement des parcelles, qui peut compliquer les pratiques culturales ou d'élevage (rotation, pâturage, fauche).
- ◆ Des contraintes d'accès aux bâtiments, aux zones de stockage ou aux points d'eau, en particulier pour les engins agricoles.
- ◆ Des risques accrus de conflits d'usage, notamment en période de forte fréquentation touristique, lorsque les engins agricoles doivent emprunter les mêmes axes que les véhicules de loisirs.



L'ensemble de ces mesures a pour objectif de réduire au maximum les atteintes au tissu agricole, de favoriser le dialogue avec les acteurs concernés, et d'assurer une cohabitation équilibrée entre l'infrastructure et les activités productives du territoire.

Face à ces enjeux, le projet devra intégrer plusieurs principes d'action, en respectant la séquence, éviter, réduire, compenser » :

- ◆ Éviter et réduire en priorité les impacts sur les exploitations agricoles, en assurant le maintien des accès, la gestion des clôtures et des circulations internes, en lien avec les agriculteurs concernés.
- ◆ La concertation avec les chambres d'agriculture, les syndicats professionnels et les collectivités locales pour adapter les tracés et les phasages de chantier.
- ◆ La préservation de la ressource en eau, essentielle pour l'irrigation ou l'abreuvement, avec un diagnostic spécifique dans les zones humides ou les vallées traversées.

Dans un souci de cohérence avec les objectifs de zéro artificialisation nette (ZAN), le projet vise à minimiser la consommation de foncier agricole. Des optimisations de tracé sont étudiées afin de réduire les emprises : recours aux emprises publiques existantes, alignement sur des infrastructures déjà en place, ou encore rationalisation des rayons de courbure.



PROTÉGER LES ZONES HUMIDES

Certaines sections du tracé de l'axe Granville-Avranches traversent des zones humides identifiées dans le périmètre d'étude, qui jouent un rôle fondamental en tant que régulateurs hydrologiques naturels et refuges pour de nombreuses espèces végétales et animales. Ces milieux permettent de limiter les crues, d'épurer les eaux et de maintenir un équilibre écologique fragile. L'implantation de l'infrastructure routière pourrait entraîner une fragmentation de ces habitats, affectant leur capacité de régulation des eaux et mettant en danger certaines espèces inféodées à ces milieux.

Conscient de ces enjeux, le Département **devra intégrer des mesures d'Évitement, de Réduction et le cas échéant de Compensation (ERC)** afin de limiter ces impacts :

- ◆ **Mesures d'évitement** : ajustements du tracé pour contourner les zones humides les plus sensibles, évitant ainsi la destruction directe des milieux les plus fragiles.
- ◆ **Mesures de réduction** : mise en place d'ouvrages hydrauliques spécifiques pour garantir la continuité des écoulements d'eau et éviter toute rupture des cycles hydrologiques.
- ◆ **Mesures de compensation** (mises en œuvre en dernier recours lorsque les mesures d'évitement et de réduction ne suffisent pas) : création de nouvelles zones humides artificielles, restauration des milieux dégradés et renforcement des berges avec des plantations adaptées pour assurer la pérennité des habitats.



Enfin, des dispositifs de suivi environnemental seront mis en place afin de mesurer l'efficacité des mesures prises, avec des ajustements possibles en fonction des résultats observés post-travaux. Une attention particulière sera portée aux zones humides, milieux écologiquement sensibles, dont la compensation s'avère particulièrement contraignante, tant en termes de faisabilité technique que de disponibilité foncière. Les exigences réglementaires imposent en effet des ratios de compensation élevés, pouvant aller jusqu'à deux ou trois fois la surface impactée.

Dans ce contexte, l'évitement de ces zones constitue une priorité dans la définition des aménagements, en cohérence avec les principes de la séquence « éviter – réduire – compenser ». L'ensemble de ces actions vise à réduire l'empreinte écologique du projet, tout en assurant une modernisation cohérente et durable du réseau routier.

La mise en œuvre de mesures de compensation écologique, en cas d'impact sur les zones humides dans le département de la Manche, présente plusieurs difficultés.

D'abord, la forte pression foncière – liée notamment à l'activité agricole et aux projets d'aménagement – rend difficile la recherche de terrains disponibles et adaptés. Il ne s'agit pas seulement de trouver de l'espace, mais de garantir que ces terrains aient la capacité de restaurer ou de recréer des fonctions écologiques équivalentes.

Une attention particulière sera portée aux zones humides, milieux écologiquement sensibles, dont la compensation s'avère particulièrement contraignante, tant en termes de faisabilité technique que de disponibilité foncière.

Ensuite, la diversité des milieux humides présents dans la Manche (tourbières, prairies humides, marais littoraux, etc.) complique les actions de compensation. Reconstituer ces écosystèmes, dans toute leur richesse et leur équilibre naturel, est un processus complexe et incertain.

À cela s'ajoute un enjeu de calendrier : les effets des aménagements sont immédiats, tandis que la restauration écologique nécessite du temps – souvent plusieurs années – avant d'être pleinement fonctionnelle. Le projet devra également se conformer aux exigences du SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Seine-Normandie 2022-2027. Ce document de référence recommande un ratio de compensation de 200 % : pour chaque hectare de zone humide détruit ou dégradé, deux hectares doivent être compensés. Ce ratio peut cependant être modulé selon plusieurs critères :

- ◆ la qualité écologique des milieux impactés (rareté, état de conservation),
- ◆ la nature des mesures compensatoires (création ou restauration),
- ◆ le délai entre l'impact et la compensation,
- ◆ et les garanties de réussite écologique du projet.

200 %
**ratio de compensation
recommandé par le SDAGE**
.....

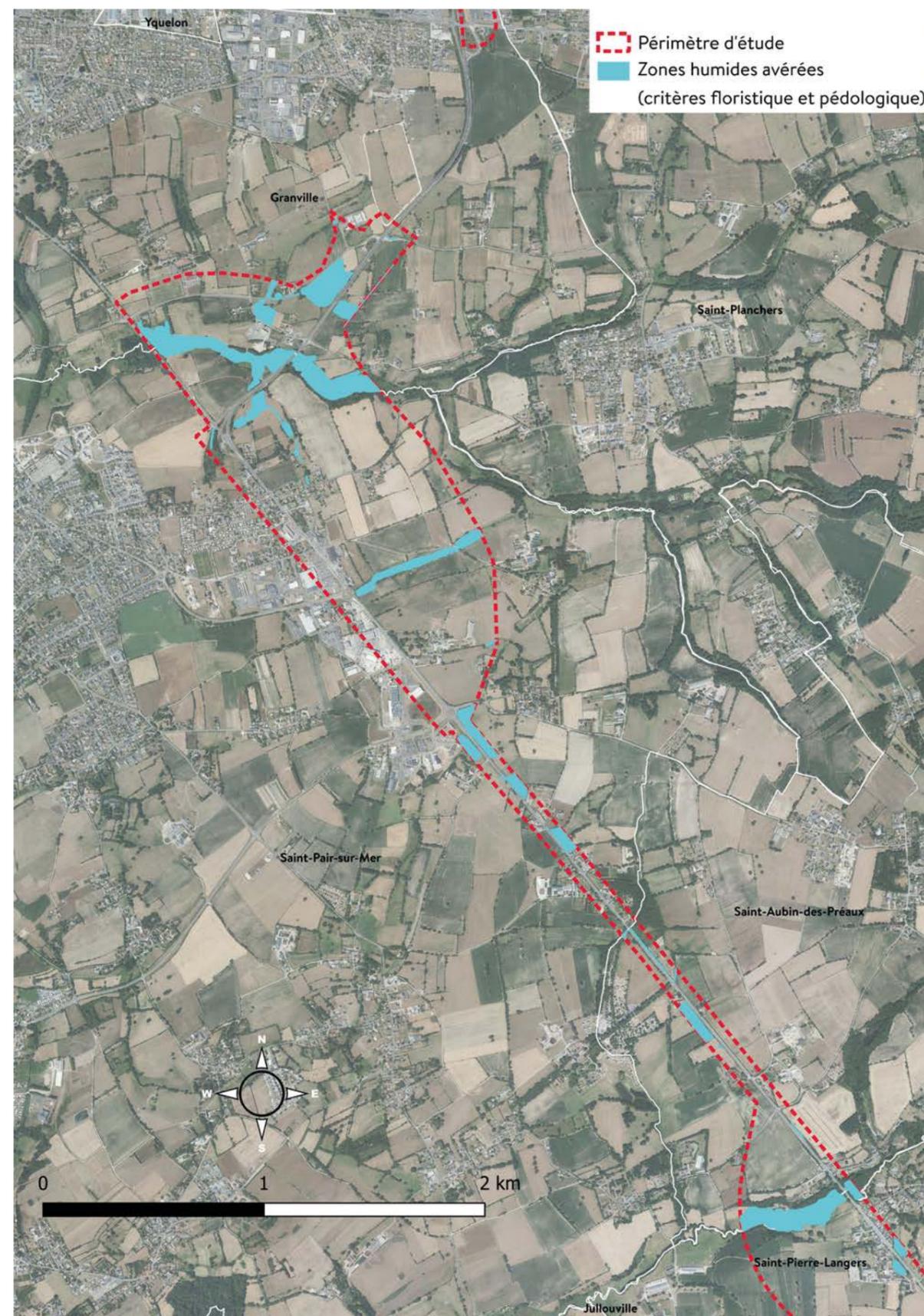


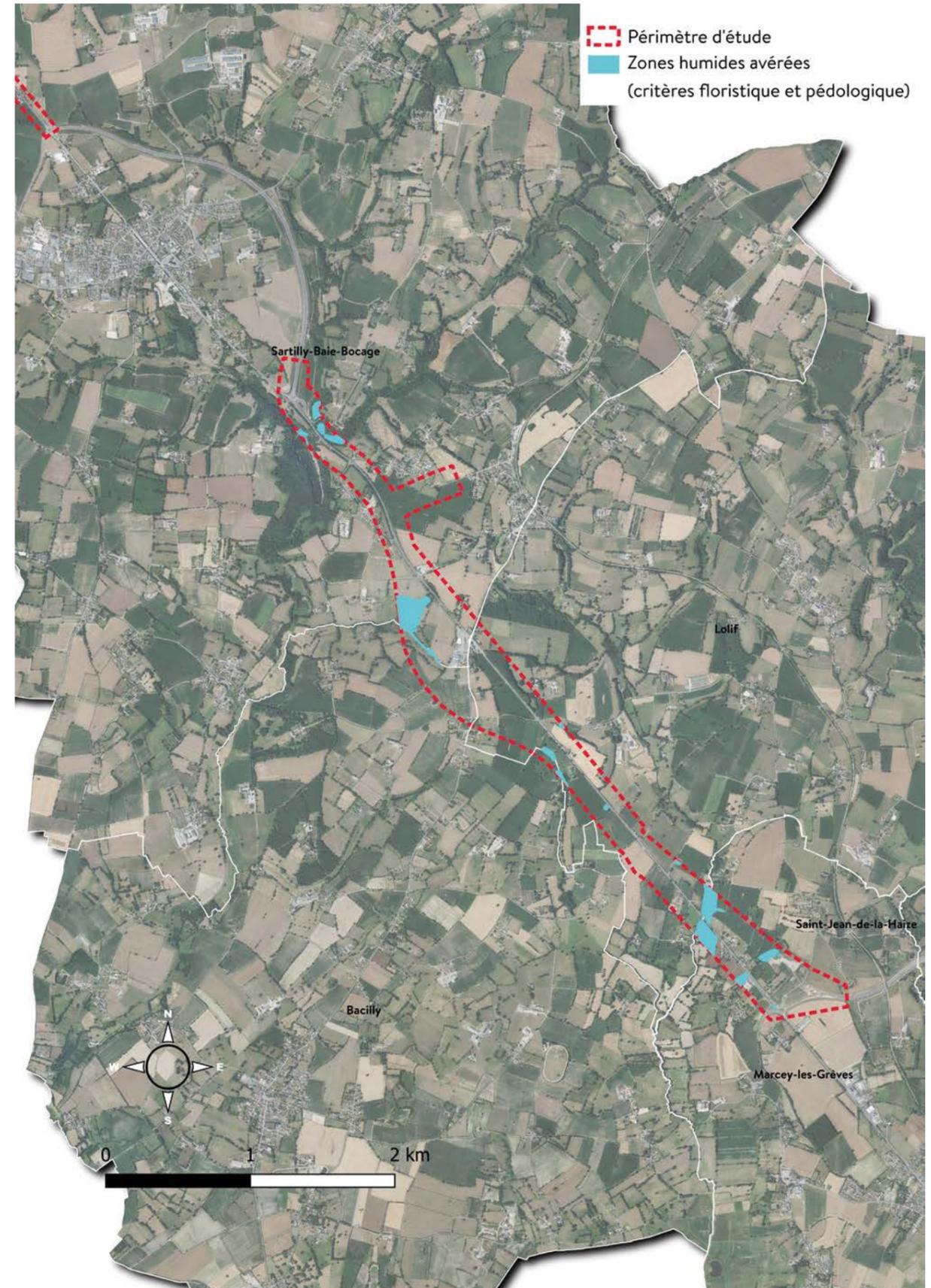
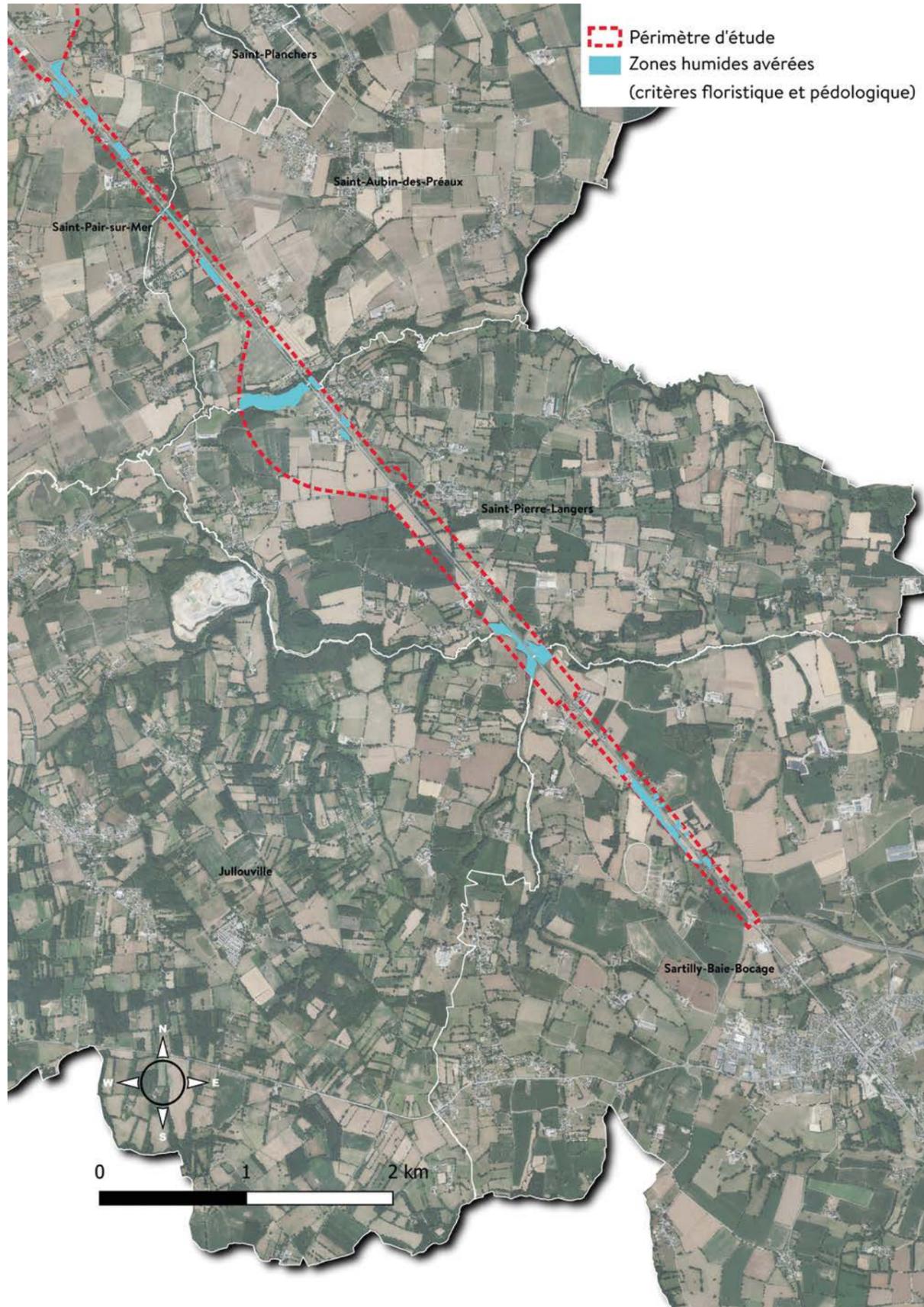
Les caractéristiques du projet

CARTES DE LOCALISATION DES ZONES HUMIDES

De gauche à droite

1. NORD
2. CENTRE
3. SUD





PROTÉGER LA FAUNE ET LA FLORE LOCALES

L'axe Granville-Avranches traverse des secteurs à forte biodiversité, où cohabitent des espèces protégées telles que la Rainette verte, le Triton palmé et plusieurs oiseaux nicheurs. Ces milieux naturels comprennent également des habitats végétaux sensibles, comme les prairies humides et les haies bocagères.

Toutefois, le développement d'infrastructures routières peut fragiliser ces écosystèmes. Il contribue à la fragmentation des corridors écologiques, réduit les connexions entre les habitats, accroît les risques de collisions faune-véhicule et génère des nuisances, notamment sonores et lumineuses. La suppression de haies et d'arbres anciens compromet également leur rôle essentiel dans la protection contre l'érosion et le maintien de la biodiversité.

Du point de vue floristique, aucune espèce protégée n'a été recensée sur la zone d'étude. En revanche, deux espèces patrimoniales ont été observées : la Vesce à gousses velues, présente en bordure de route dans des prairies enfrichées, principalement au nord et au sud du tracé ; et la Pariétaire officinale, repérée ponctuellement en ripisylve, à proximité de la rivière La Saigue.

Campagnol amphibie



Grive draine



Orvet fragile

Pour limiter les impacts environnementaux, plusieurs mesures sont prévues :

- ◆ la création de passages à faune (écoponts, tunnels sous chaussée) pour maintenir la continuité écologique,
- ◆ la replantation de haies bocagères et d'arbres compensatoires,
- ◆ l'aménagement de zones tampons végétalisées pour filtrer les polluants et atténuer les nuisances sur les milieux sensibles,
- ◆ et un suivi renforcé des espèces exotiques envahissantes, afin d'éviter leur développement sur les zones perturbées par les travaux.

Rainette verte



Lapin de garenne

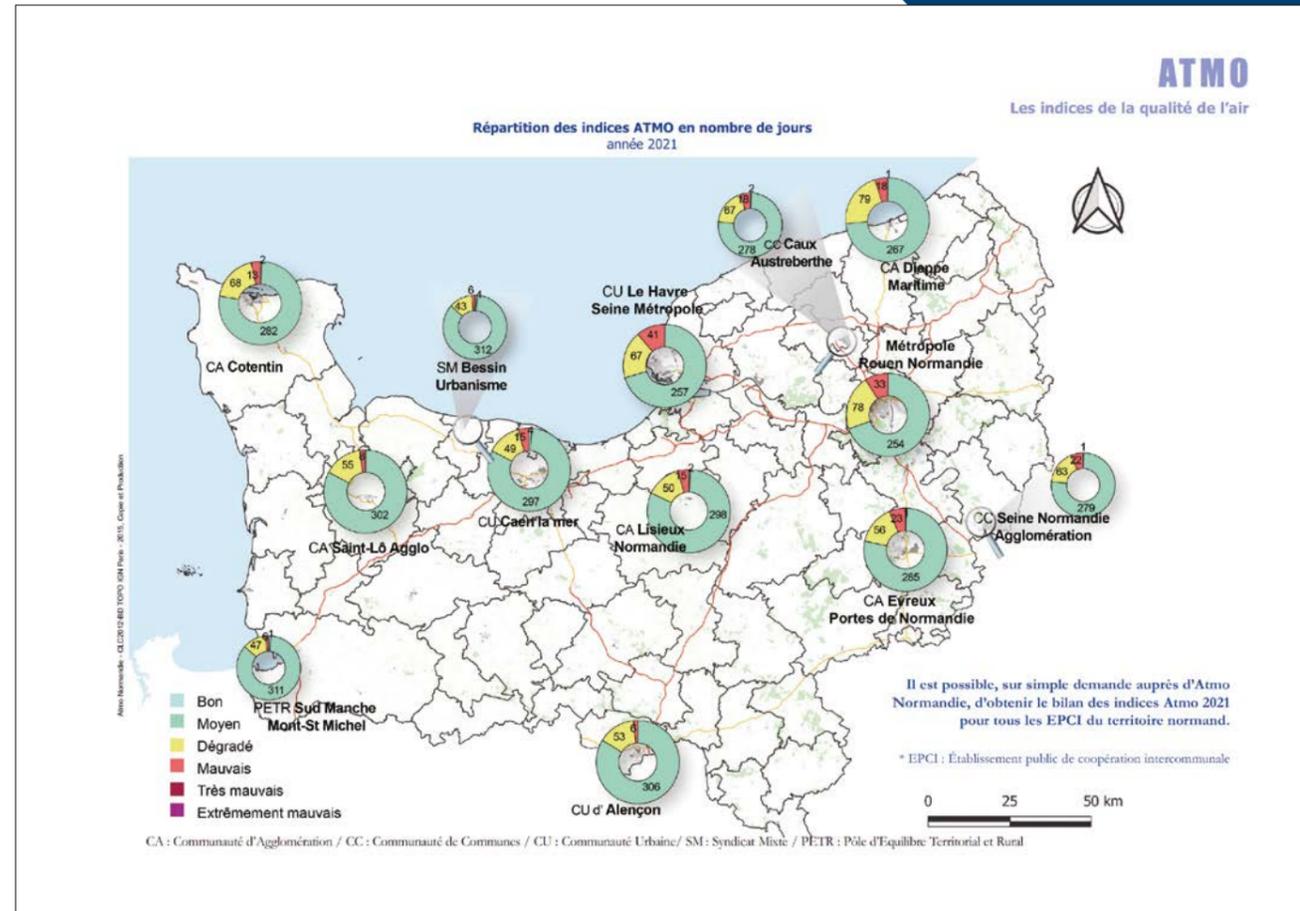
ESPÈCES COMMUNES SUR L'ITINÉRAIRE

ANTICIPER LES IMPACTS SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

Dans le cadre du projet de modernisation de l'axe Granville-Avranches, deux campagnes de mesure de la qualité de l'air ont été réalisées en 2024, en partenariat avec ATMO Normandie et le bureau d'études ISPIRA. Ces relevés, conduits sur deux périodes distinctes (du 11 septembre au 12 octobre, puis du 20 novembre au 17 décembre), avaient pour objectif de dresser un état initial de la qualité de l'air sur le territoire concerné par le projet.

Au total, 45 points de mesure ont permis d'évaluer les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂), 10 en benzène, et 3 en particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}). Les résultats montrent une qualité de l'air globalement satisfaisante au regard des seuils réglementaires en vigueur. Les concentrations relevées sont restées inférieures aux valeurs limites annuelles définies par la réglementation française.

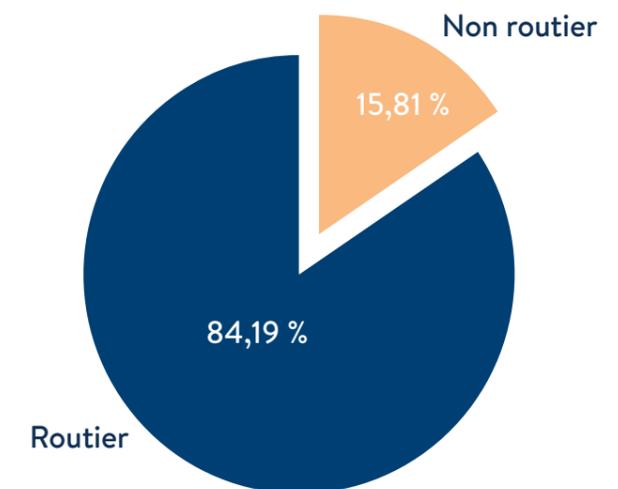
Cependant, plusieurs points de vigilance ont été relevés. D'une part, certaines mesures ponctuelles ont mis en évidence des dépassements des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), notamment pour les particules fines PM_{2,5} et le dioxyde d'azote, témoignant d'une exposition chronique modérée. D'autre part, des hausses significatives ont été constatées lors de pics de pollution : en septembre 2024, un dépassement de la valeur limite journalière pour le PM₁₀ a été observé à Sartilly, et en décembre, des concentrations élevées en PM₁₀ et PM_{2,5} ont été enregistrées à Avranches et à nouveau à Sartilly, dans un contexte de conditions météorologiques défavorables (vents faibles et atmosphère stable).



Ces constats confirment que les zones urbanisées ou périurbaines situées à proximité de l'axe – notamment Avranches, Saint-Pair-sur-Mer, Sartilly-Baie-Bocage ou Marcey-les-Grèves – sont les plus exposées aux polluants atmosphériques. Ils rappellent également que le transport routier demeure la troisième source d'émissions de particules fines à l'échelle régionale, après l'agriculture et le chauffage résidentiel.

Afin de prévenir une dégradation de la qualité de l'air liée à l'augmentation prévisible du trafic, le Département a prévu la mise en œuvre de plusieurs mesures concrètes :

- ◆ **l'optimisation des flux de circulation**, pour limiter les congestions et les émissions associées,
- ◆ la mise en place d'**une surveillance renforcée** après aménagement, avec de nouvelles campagnes de mesure réalisées par ATMO Normandie,
- ◆ **le développement des mobilités alternatives**, incluant la promotion du covoiturage et la création d'aménagements cyclables,
- ◆ et **l'intégration de dispositifs végétalisés** (plantation de haies, bandes filtrantes) en bordure de voirie, afin de capter une partie des particules fines et d'atténuer les nuisances dans les secteurs sensibles.



Répartition des GES entre secteurs routier/non routier (2021)

Source : Bionasse Normandie - version 12_23 (Transport routier) – Bionasse Normandie - version v1.0 (Transport non routier)



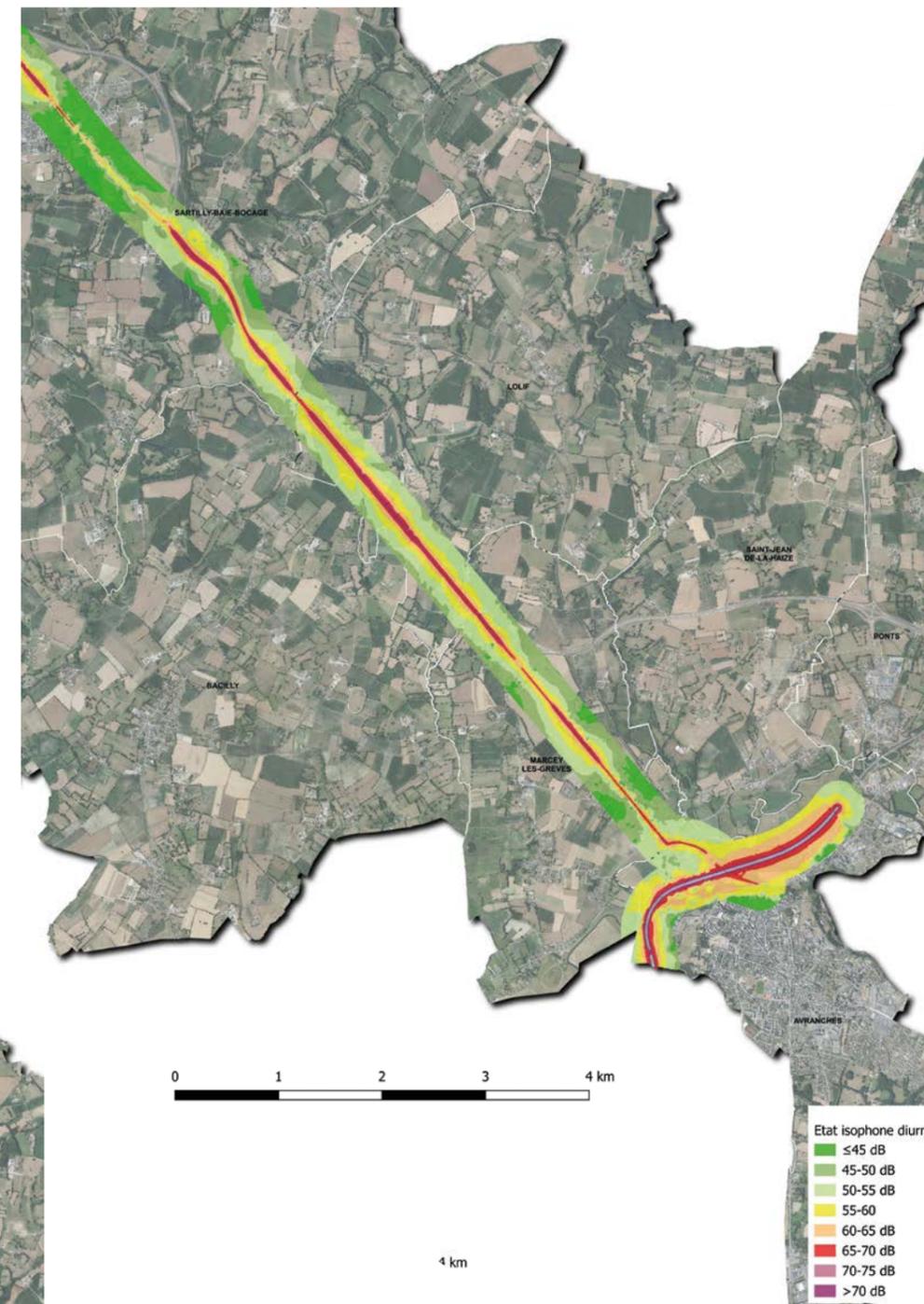
Les caractéristiques du projet

RÉDUIRE LES NUISANCES SONORES

L'augmentation du trafic routier pourrait entraîner une intensification des nuisances sonores, notamment dans les secteurs habités situés à proximité de l'axe. Pour anticiper ces impacts, une étude acoustique a été réalisée afin d'identifier les zones les plus exposées et de modéliser les niveaux sonores à moyen et long terme. Les résultats montrent que si les niveaux sonores actuels restent modérés sur la majorité du tracé, certaines zones proches de l'infrastructure routière pourraient dépasser les seuils réglementaires, en particulier aux heures de pointe.

Afin de limiter ces nuisances, plusieurs solutions sont envisagées. L'installation d'écrans antibruit, aux endroits les plus exposés, et l'utilisation de revêtements routiers phoniques réduiraient également significativement la propagation des nuisances.

L'exemple du contournement de Sartilly-Baie-Bocage illustre déjà les bénéfices d'une telle démarche. Grâce à des aménagements ciblés, plusieurs points noirs de bruit ont pu être résorbés, améliorant ainsi la qualité de vie des riverains. Cette approche sera appliquée sur l'ensemble du projet afin de concilier mobilité et préservation du cadre de vie.



AMBIANCE SONORE DIURNE ACTUELLE

6.3 LE COÛT DU PROJET ET SON FINANCEMENT

Le coût total du projet de modernisation de l'axe Granville-Avranches est estimé à environ 92 millions d'euros pour le scénario préférentiel, répartis sur plusieurs années pour couvrir les phases de conception, de réalisation et de suivi environnemental. Ce budget inclut notamment les études d'impact et les mesures compensatoires.

Cependant, cette enveloppe budgétaire pourra évoluer en fonction des aménagements retenus à l'issue de la concertation publique.

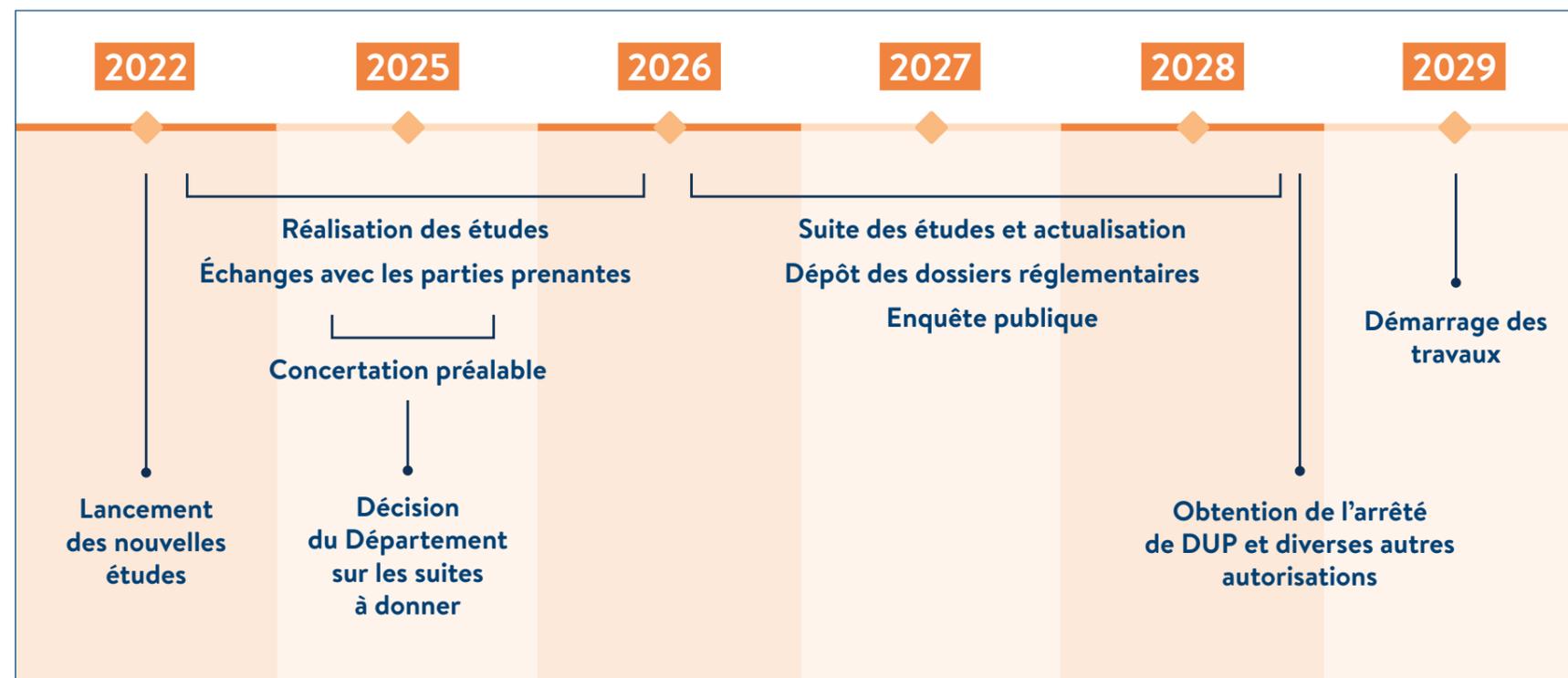
Par exemple, la sécurisation de la traversée du hameau de La Havaudière, visant à réduire les vitesses et à améliorer les accès, est estimée à environ 1 million d'euros.

En revanche, un contournement complet de ce hameau sur 1,7 km serait évalué à 25 millions d'euros TTC.

Ces variations illustrent les marges d'ajustement possibles selon les choix définitifs d'aménagement.

92
millions d'euros
pour le scénario
préférentiel
.....

6.4 LA FRISE DU PROJET



6.5 LES PROCHAINES DATES

- ◆ **Du 3 juin au 22 septembre 2025**
Concertation
- ◆ **1 mois après la fin de la concertation :**
Remise du bilan par les garants
- ◆ **2 mois après le bilan des garants :**
Enseignement de la MOA et réponses au bilan + passage en session plénière de décembre 2025 sur les suites à donner au projet

GLOSSAIRE

Accidentologie :

étude des accidents, de leurs causes et de leurs conséquences, notamment dans le contexte routier.

Aménagements de sécurité :

travaux visant à sécuriser les tronçons dangereux d'un axe routier (ex. giratoires, bandes multifonctions, signalisation renforcée).

Aménagement en site neuf :

création de nouveaux tracés ou infrastructures sur des terrains non développés, souvent impliquant des déviations ou contournements pour améliorer la circulation.

Aménagement sur place :

optimisation et modification des infrastructures existantes sans création de nouveaux tracés, visant à améliorer la sécurité et la fluidité du trafic.

Artificialisation des sols :

Transformation des espaces naturels, agricoles ou forestiers en zones urbanisées ou imperméabilisées.

Autorisation environnementale :

procédure unique regroupant plusieurs démarches réglementaires nécessaires à un projet ayant un impact sur l'environnement (eau, espèces protégées, défrichement, etc.).

Bandes multifonctions :

zones aménagées sur les accotements des routes pour renforcer la sécurité et permettre des usages variés (arrêts d'urgence, circulation douce, etc.). Biodiversité : Diversité des espèces vivantes (faune et flore) et des écosystèmes naturels présents dans un territoire.

CNDP (Commission Nationale du Débat Public) :

instance chargée de garantir la transparence et l'impartialité des concertations publiques sur les grands projets d'aménagement.

Concertation préalable :

phase de dialogue avec le public, prévue par le code de l'environnement et permettant de recueillir les avis, préoccupations et suggestions avant la définition finale du projet.

Contournement :

nouvelle voie routière permettant de détourner le trafic des zones urbanisées pour fluidifier la circulation et réduire les nuisances locales.

Créneaux de dépassement :

sections aménagées sur une voie bidirectionnelle permettant aux véhicules de doubler en toute sécurité.

DUP (Déclaration d'Utilité Publique) :

procédure administrative qui reconnaît qu'un projet présente un intérêt général et autorise sa réalisation.

ENAF (Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers) :

terres non artificialisées dédiées à l'agriculture, aux forêts ou laissées à l'état naturel.

ERC (Éviter, Réduire, Compenser) :

démarche environnementale visant à limiter l'impact d'un projet sur les milieux naturels (zones humides, habitats d'espèces protégées, etc.).

Évaluation environnementale :

analyse préalable visant à identifier, éviter, réduire ou compenser les impacts d'un projet sur l'environnement (milieux naturels, santé, paysage, etc.). Habitat naturel : environnement dans lequel vivent des espèces animales ou végétales spécifiques.

Impact environnemental :

effet positif ou négatif d'un projet sur les écosystèmes, les paysages, la faune, la flore et les ressources naturelles.

Intermodalité :

organisation des transports permettant d'utiliser successivement plusieurs modes de déplacement (voiture, train, vélo, etc.).

ISDR (Indice de Sécurité des Déplacements Routiers) :

Cet indicateur permet d'évaluer le niveau de sécurité d'un réseau routier en analysant le rapport entre le nombre d'accidents et le volume de trafic. Il aide à identifier les axes présentant des risques élevés et à prioriser les actions de sécurisation.

Mobilité douce :

modes de déplacement non motorisés et peu polluants (marche, vélo, etc.).

ONSIR (Observatoire National de la Sécurité et des Infrastructures Routières) :

organisme chargé de collecter, analyser et diffuser des données sur la sécurité routière et l'état des infrastructures en France. Il contribue à l'élaboration des politiques publiques en matière de prévention des accidents et d'amélioration des conditions de circulation.

Option de référence :

situation qui sert de base de comparaison pour évaluer l'efficacité des différentes solutions proposées dans un projet. Dans le cadre du projet Granville-Avranches, l'option de référence correspond à un aménagement intégrant des bandes multifonctionnelles et des giratoires, visant à améliorer la fluidité du trafic et la sécurité sans modifier en profondeur la structure de l'axe existant.

Point noir d'accidentologie :

section de route ou carrefour identifié comme particulièrement risquée en raison d'un nombre élevé d'accidents.

Point noir de bruit :

zone où les niveaux sonores dépassent les seuils réglementaires, exposant les habitants à des nuisances sonores importantes et récurrentes.

Régulation hydrologique :

fonction des zones humides consistant à limiter les risques d'inondation et à réguler l'écoulement des eaux pluviales.

Tracé optimisé :

parcours d'un axe routier conçu pour réduire les nuisances, limiter l'impact environnemental et répondre aux besoins de mobilité.

ZAN (Zéro Artificialisation Nette) :

objectif national visant à compenser toute artificialisation des sols par une restauration équivalente d'espaces naturels.

Zones humides :

espaces naturels constitués d'eaux stagnantes ou courantes, jouant un rôle essentiel pour la biodiversité et la gestion des eaux pluviales.

ANNEXES

LE CROISSANT

VARIANTE A (V2BIS)

VARIANTE B (V5)

VARIANTE C (V6)

LA HAVAUDIÈRE

VARIANTE A (V1)

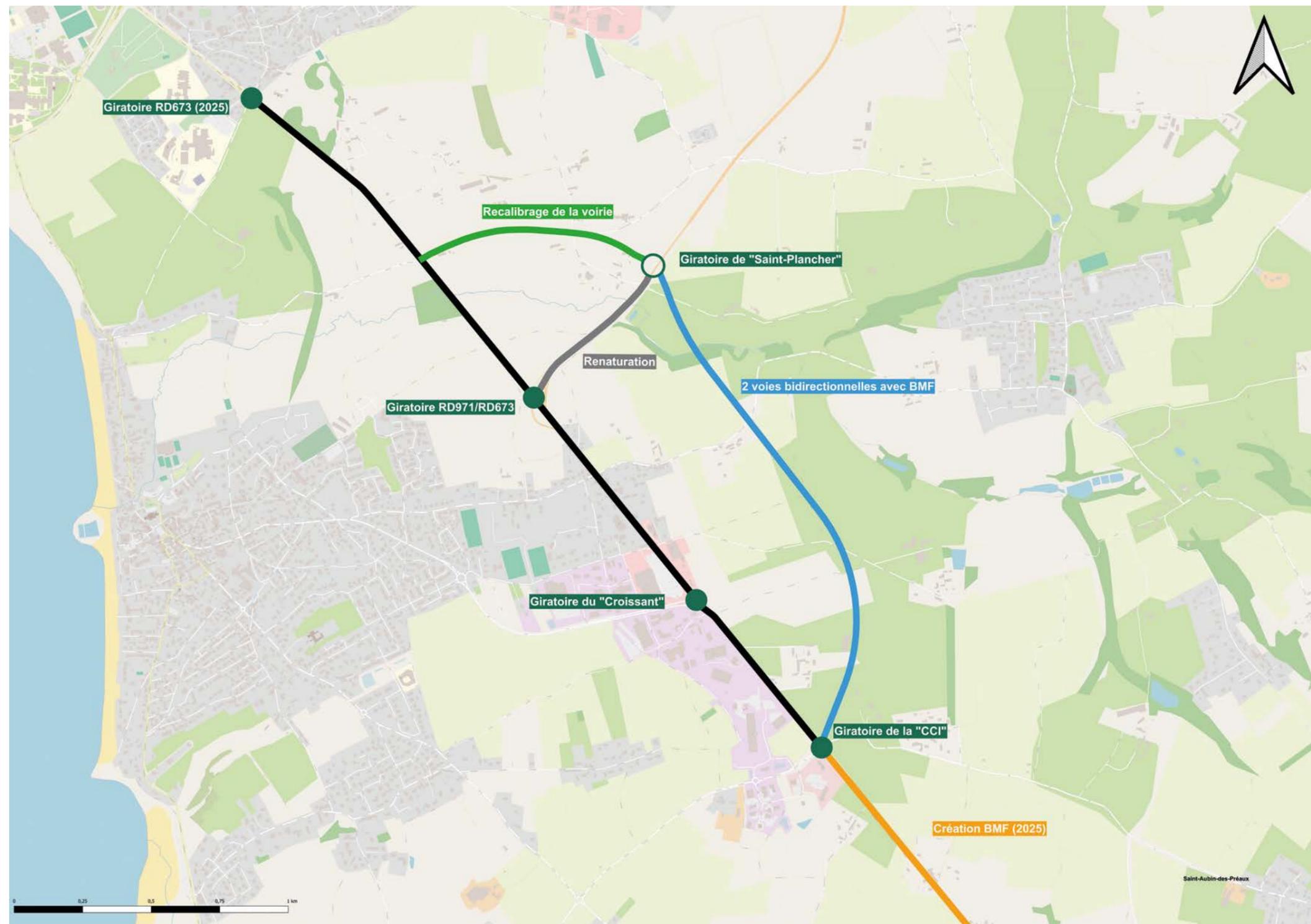
VARIANTE B (V2)

SARTILLY - MARCEY

VARIANTE A (V1)

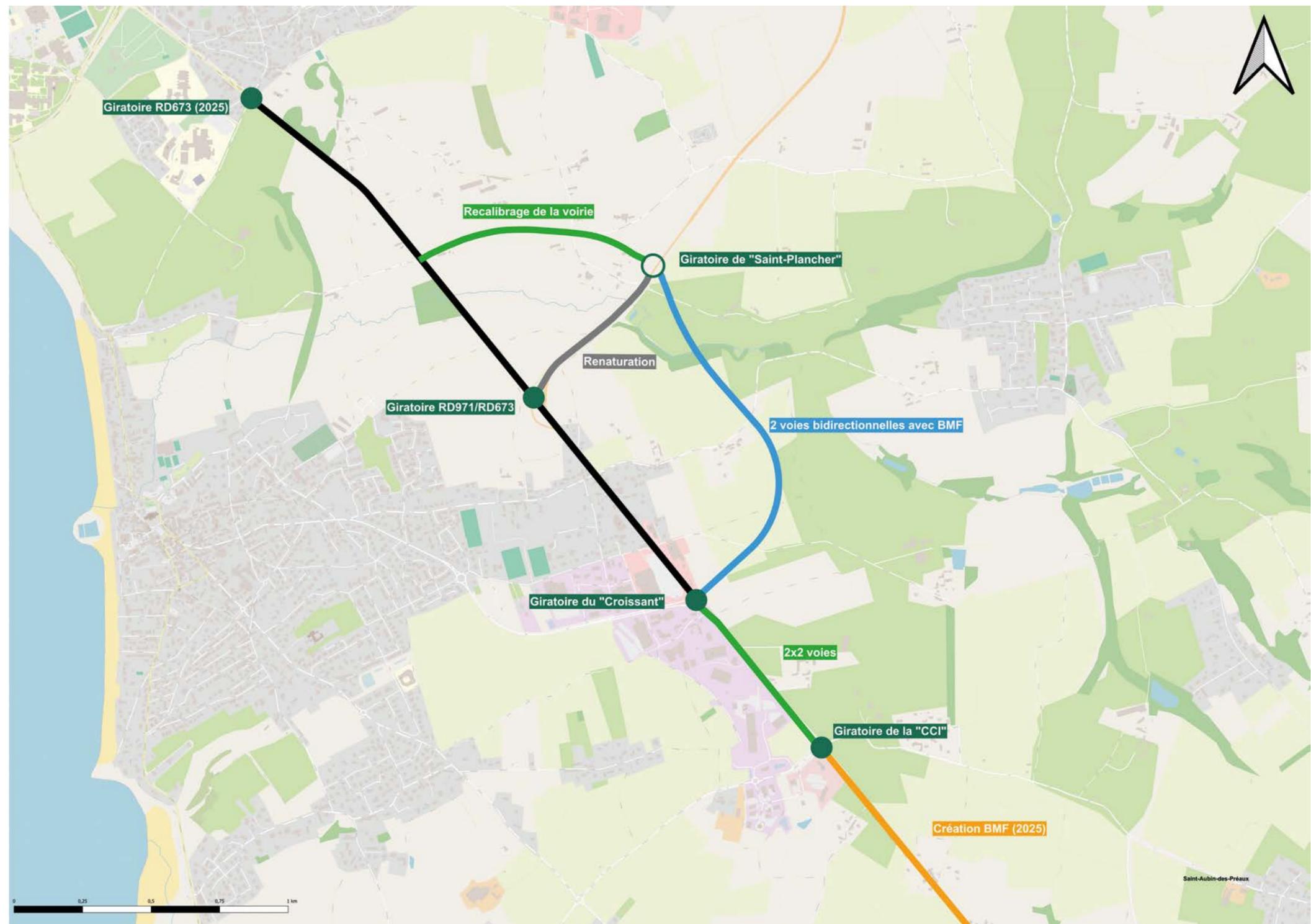
VARIANTE B (V2)

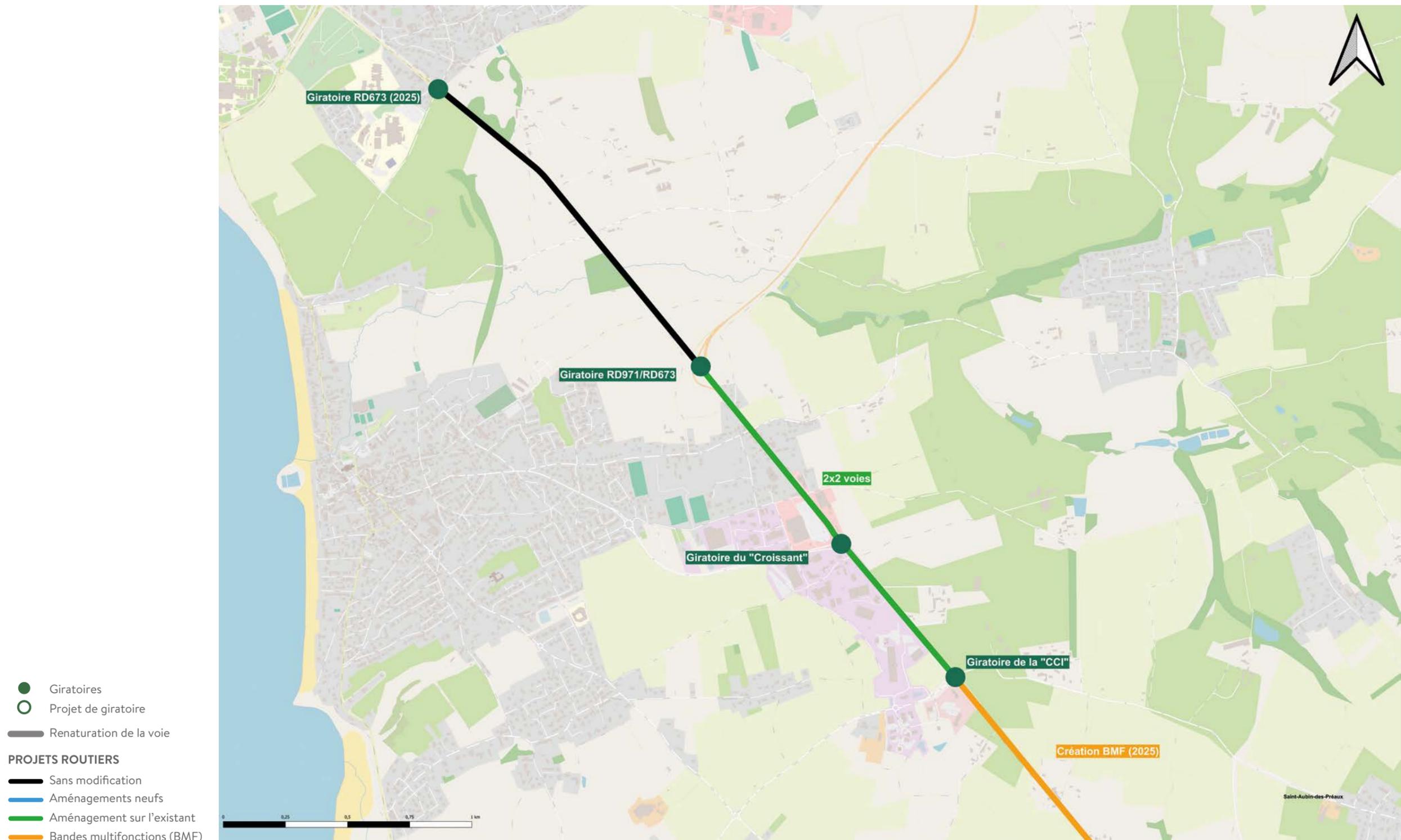
VARIANTE C (V3)



LE CROISSANT

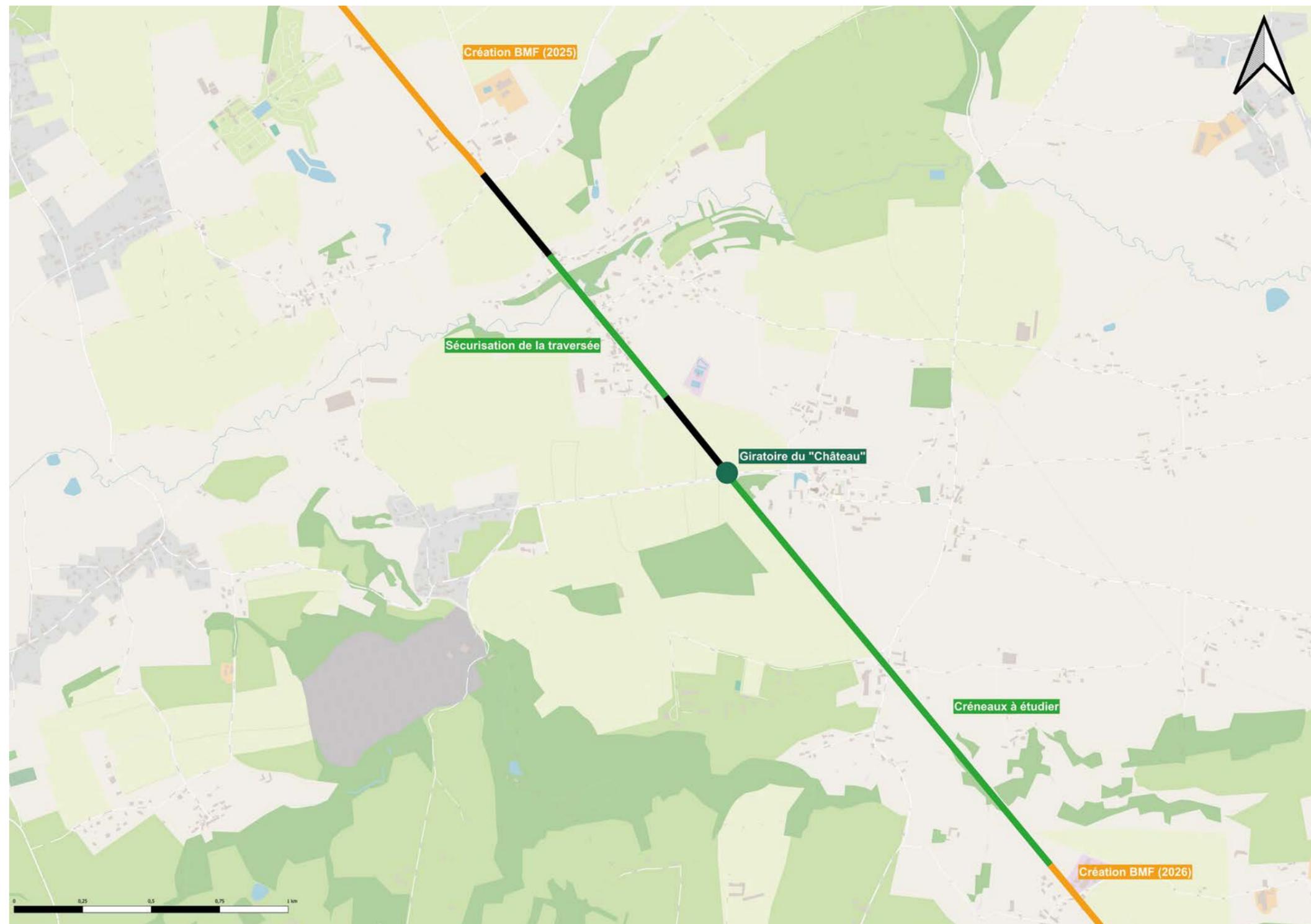
VARIANTE B (V5)

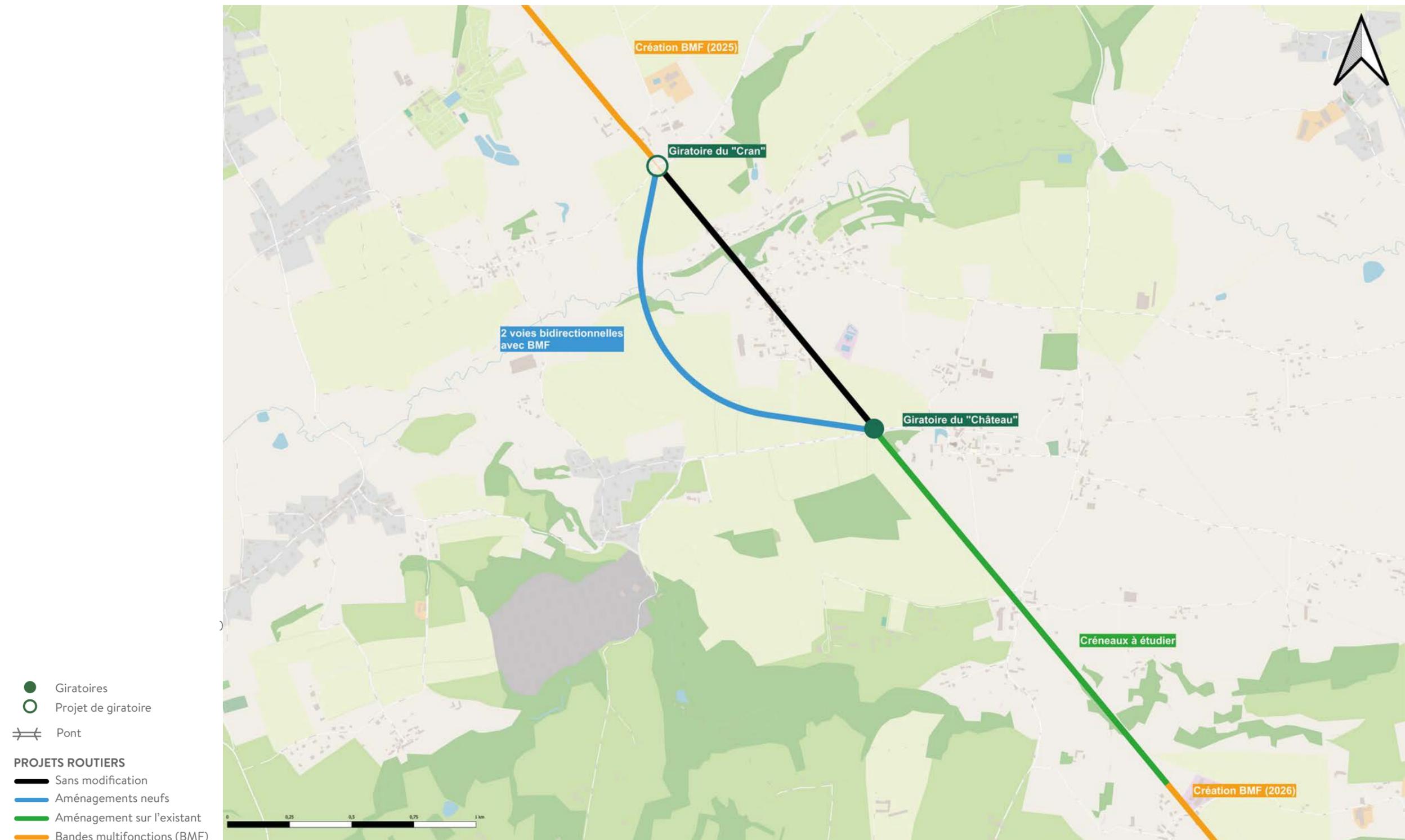




LA HAVAUDIÈRE

VARIANTE A (V1)





SARTILLY - MARCEY

VARIANTE A (V1)



- Giratoires
- Projet de giratoire

PROJETS ROUTIERS

- Sans modification
- Aménagements neufs
- Aménagement sur l'existant
- Bandes multifonctions (BMF)

ANNEXES

SARTILLY - MARCEY VARIANTE B (V2)



- Giratoires
- Projet de giratoire

PROJETS ROUTIERS

- Sans modification
- Aménagements neufs
- Aménagement sur l'existant
- Bandes multifonctions (BMF)

SARTILLY - MARCEY

VARIANTE C (V3)



TABLE DES ILLUSTRATIONS

LÉGENDES	CRÉDITS	PAGES	LÉGENDES	CRÉDITS	PAGES
D973	David Daguier - CD50	1	Schéma route partagée		40
Contournement Marcey: boisement	David Daguier - CD50	1	Schéma profil		40
D973-Avranches-Granville	David Daguier - CD50	1	D972	David Daguier - CD50	40
Jean Morin	David Daguier - CD50	3	Carte générale du projet		41
Sophie Marie	CNDP	4	Cartes zone d'activités du Croissant		42
Bruno Boussion	CNDP	4	Schéma 2x2 voies		43
D973 : Secteur Croissant : zone humide	David Daguier - CD50	5	D973 : secteur giratoire Intermarché	David Daguier - CD50	45
Contournement Sartilly: boisement	David Daguier - CD50	6	Cartes Hameau de la Havaudière		46
D973 : Secteur giratoire - St-Pierre-Langers	David Daguier - CD50	7	D973 : St-Pierre-Langers	David Daguier - CD50	47
D971 : Secteur Mallouet	David Daguier - CD50	7	D973 : Secteur Havaudière	David Daguier - CD50	49
Carte de la région		10	Cartes barreau Sartilly / Marcey-Les-Grèves		50
Carte du département		10	D972	David Daguier - CD50	53
D973	David Daguier - CD50	11	Contournement Sartilly: boisement	David Daguier - CD50	54
Carte globale du projet		12	D973 : Secteur Sartilly: zone humide	David Daguier - CD50	54
D973 : Secteur Croissant : zone humide	David Daguier - CD50	14	D973 : Secteur Croissant : zone humide	David Daguier - CD50	56
Carte du périmètre de concertation		15	Canisy: Voie douce	David Daguier - CD50	57
Réunion publique - Contournement Cherbourg	David Daguier - CD50	15	D973 : Secteur Sartilly: zone humide	David Daguier - CD50	58
Réunion publique - Contournement Cherbourg	David Daguier - CD50	17	Schéma séquence ERC		59
Réunion publique - Contournement Cherbourg	David Daguier - CD50	19	Granville_EP Haie	Rainette	59
Bocage	David Daguier - CD50	20	Granville_CL_Arbre à Cheveche Athenas	Rainette	59
D973	David Daguier - CD50	22	Carte occupation des sols		60
Carte du périmètre d'étude		23	Granville_EP Mare	Rainette	61
Contournement Sartilly: boisement	David Daguier - CD50	25	Carte des zones humides nord		62
D973	David Daguier - CD50	26	Carte des zones humides centre		63
Carte du trafic		27	Carte des zones humides sud		63
Carte des congestions chroniques		28	Granville_EP_Orvet fragile	Rainette	64
D973	David Daguier - CD50	28	Grive draine	Rainette	64
D973 : Secteur Giratoire Intermarché	David Daguier - CD50	29	Lapin de garenne hors site	Clément Legeay	64
Carte des zones commerciales		29	Campagnole amphibie	Rainette	64
D973	David Daguier - CD50	30	Rainette verte	Rainette	64
Cartes des zones accidentogènes secteur du Croissant		31	Schéma qualité de l'air		65
D973	David Daguier - CD50	32	Schéma GES		65
D973 : Secteur giratoire - St-Pierre-Langers	David Daguier - CD50	32	Carte ambiance sonore diurne actuelle		66
Aire Covoiturage Pierreville	David Daguier - CD50	34	Carte Le Croissant - Variante A (2Bis)		70
D973 : Secteur Giratoire ButteEsGros	David Daguier - CD50	34	Carte Le Croissant - Variante B (5)		71
Ligne de bus 308		35	Carte Le Croissant - Variante C (6)		72
Ligne de bus 307		35	Carte sans contournement de la Havaudière		73
Aire de covoiturage Sartilly	David Daguier - CD50	35	Carte contournement de la Havaudière		74
Saint-Vaast Velomaritime	David Daguier - CD50	36	Carte Sartilly - Marcey A (V1)		75
D973	David Daguier - CD50	38	Carte Sartilly - Marcey B (V2)		76
Carte générale du projet		39	Carte Sartilly - Marcey C (V3)		77

Coordonnées:

Maison du Département
98 route de Candol - 50050 SAINT-LÔ
02 33 05 55 50

manche.fr

LA MANCHE
LE DÉPARTEMENT 