



Association pour la Défense des Riverains de l'Axe Granville – Avranches

Le 21 septembre 2025

Objet : Cahier d'acteur / Concertation aménagement routier Granville Avranches

ADRAGA est la seule association regroupant les riverains de la RD 673 Granville-Avranches.

370 habitations représentant environ 700 personnes (hors contournement de Sartilly et de Marcey-les-Grèves) subissent le trafic de la route départementale 673. [*Source : PPBE 4^{ème} échéance – Réseau routier départemental de la Manche, page n°31*](#)

Le but de notre association est de défendre les riverains contre les nuisances que nous subissons tous depuis des années. Nuisances déjà constatées lors de l'enquête publique de 2006, qui conduisait à déclarer d'utilité publique la construction de la 2x2 voies Granville-Avranches jusqu'à l'autoroute A 84.

Malgré les contestations juridiques de l'association Manche Nature et consorts en 2008, puis en appel en 2009, le juge a confirmé : **« que du fait de sa conception en deux fois deux voies séparées avec accès sécurisés, et du contournement des agglomérations, la nouvelle voie de transit permettra d'améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation, d'absorber les pointes estivales et d'éliminer les nuisances pour les riverains »**

Pour favoriser l'avancement de cette opération, **la Région Normandie a souhaité accompagner le Département de la Manche** depuis le démarrage des travaux du contournement de Marcey-les-Grèves jusqu'à la fin de l'aménagement de l'ensemble de l'itinéraire Granville / Avranches en 2x2 voies à hauteur de **50 % du financement** nécessaire, **dans le cadre d'une convention de financement 2016 / 2026.**

Certains travaux ont effectivement été réalisés sur l'axe initial de Longueville à Avranches : les contournements de Sartilly en 2015, Marcey-les-Grèves en 2019, l'aménagement routier de la rocade de Granville jusqu'à Longueville et la nouvelle route de Kairon-Plage jusqu'au rond-point de la CCI.

Mais sur le reste du parcours rien n'a été fait depuis 20 ans : Pourquoi ?

Parce qu'en 2020, les nouvelles réglementations pour la protection de l'environnement ont été appliquées à la dernière tranche du projet en cours alors que la Déclaration d'utilité publique comportait déjà l'étude d'impact imposée par le code de l'environnement (art R122-3 à l'époque.)

La demande d'autorisation environnementale, préalable à la réalisation de la dernière tranche de travaux, élaborée en respectant ces règles avec les services de l'Etat. (DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) a été déposée par les services du Département en août 2020. **(Dossier composé de 1300 pages).**

L'autorisation environnementale n'a pas été accordée par la DREAL, le dossier devant être complété sur certains points ; notamment parce que la protection de la biodiversité exige désormais beaucoup plus pour compenser la perte de zones humides ; il faudrait environ 70 ha, le département en avait trouvé 13.

Le 8 février 2021, Le Préfet a rejeté la demande d'autorisation telle qu'elle était **en proposant d'élaborer tout nouveau dossier avec les services de l'Etat.**

En 2022, le Conseil départemental, devant de telles exigences, a abandonné les derniers tronçons tels qu'ils étaient prévus pour fonctionner en 2x2 voies d'Avranches à Granville.

Depuis, nous, les riverains, continuons de subir toutes les nuisances permanentes : **Pollution, bruit, insécurité, dévaluation de nos biens.**

Nuisances en constante augmentation puisque que les activités économiques, touristiques, sportives, artistiques sont concentrées sur le pôle Granvillais et que le futur plan d'urbanisme intercommunal de Granville Terre et Mer prévoit 4000 logements et 4500 habitants supplémentaires d'ici 2037. Tout cela va encore alimenter un surplus de déplacements sur cette route déjà asphyxiée et que **le trafic des véhicules devrait augmenter encore de 3 à 23% d'ici 2030-2050.**

La pollution atmosphérique

La RD 673 est fréquemment congestionnée, pas seulement en été, mais aussi lors des retours de plage, des grandes marées, et des manifestations (ex : Carnaval de Granville, Feux d'artifices et autres), provoquant des embouteillages qui aggravent significativement la pollution, et ce pour plusieurs raisons scientifiques et environnementales :

1. Émissions accrues de gaz polluants et de particules fines

- « **Moteurs au ralenti** » : Dans les bouchons, les véhicules consomment plus de carburant et émettent davantage de CO₂, de monoxyde de carbone (CO), d'oxydes d'azote (NOx) et de particules fines (PM2.5 et PM10).
- « **Démarrages et arrêts fréquents** » : Ces cycles augmentent la consommation de carburant et les émissions nocives par rapport à une conduite fluide.
- « **Particules fines dites de non échappement** ». Chaque véhicule en mouvement en émet. Ce sont des poussières issues des contraintes mécaniques : friction incessante entre les pneus et l'asphalte, usure des plaquettes de frein et érosion continue des routes. Ces particules extrêmement fines pénètrent profondément dans l'organisme, jusqu'aux alvéoles pulmonaires et même dans le sang. Leur toxicité surpasse celle du diesel. **Les véhicules électriques**, de plus en plus lourds à cause des batteries embarquées à bord, « **génèrent davantage d'émissions non liées aux gaz d'échappement provenant des frottements** » [source : site de vulgarisation scientifique Presse-citron](#)

2. Impact sur la qualité de l'air

- Les embouteillages concentrent les polluants, ce qui dégrade la qualité de l'air et aggravent les problèmes respiratoires (asthme, allergies, etc.).
Nous avons connaissance, que certains riverains de la RD673 ont contracté des cancers et asthmes en raison de la pollution de l'air.
- Selon l'ADEME (Agence de la transition écologique), un trafic congestionné peut doubler les émissions de CO₂ par kilomètre parcouru par rapport à un trafic fluide.

Les riverains ne peuvent pas ouvrir leurs fenêtres sans être incommodés par les gaz d'échappement.

3. Effet sur le climat

- Le secteur des transports est responsable d'environ 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France. Les embouteillages amplifient cette contribution.

4 – Effet sur l'environnement



La RD673, est bordée de fossés qui collectent polluants, particules fines, eaux de pluies et déchets ..., rien n'est fait pour qu'ils soient piégés et traités. De plus, le secteur topographique de la Maréchallerie jusqu'à Sartilly est un bassin versant du Thar. Les particules fines et polluants des fossés sont déversés dans le Thar qui alimente l'usine d'eau potable pour tout le bassin granvillais.

Aux voies express de type 2x2 voies, la réglementation impose la mise en place de bassins de rétention pour capter la pollution des milieux naturels et limiter les risques d'inondation.

Dans le dossier technique de la consultation, le conseil départemental de la Manche, a missionné la société ISPIRA pour faire une « Etude air et santé ». Deux campagnes de mesures in-situ ont été menées du 12 septembre au 11 octobre 2024 puis du 21 novembre au 17 décembre 2024. Il est regrettable que les 2 relevés aient été faits pendant l'automne. Ils ne reflètent pas ce que nous vivons en réalité. Il aurait été souhaitable que des mesures supplémentaires soient faites au

printemps et au cours de l'été, et non sur la base de modélisations.

Notons qu'aucun point de mesure n'a été fait dans la Havaudière.

Ont été relevés :

- 45 points de mesure du dioxyde d'azote ;
- 10 points de mesure du benzène ;
- 3 points pour les particules PM10 et PM2.5.

Aux points de mesures n°8 et n°13, correspondant à la Zone du Croissant et à la Maréchallerie, il a été relevé 12,6 et 12,8 de NO₂ (µg /m³) « concentrations moyennes en dioxyde d'azote moyennées sur les 2 campagnes ».

Sur les 46 points, 13 présentent une concentration supérieure à la ligne directrice annuelle de l'OMS qui est de 10 µg/m³. [Source : Etude air et santé n°2020-20406, page n°30](#)

La pollution sonore

Les riverains ne peuvent pas ouvrir leurs fenêtres ni profiter de leur jardin sans être agressé par le bruit du trafic routier.

Chiffres du trafic routier

En moyenne, 17 000 véhicules fréquentent quotidiennement certains de ses tronçons. En haute-saison, des pics jusqu'à 23 000 véhicules par jour sont observables. Ce trafic est similaire à celui de certaines portions d'autoroutes.

Sur l'itinéraire Granville-Avranches, un état acoustique initial a été effectué, une campagne de mesures a été réalisée du 18 au 27 mars 2024 le long du linéaire RD673. C'était encore en basse saison. Les chiffres sont éloquentes mais ils doivent être « explosifs » en été.

Les 95 points de mesures ont été répartis en :

- 20 de longue durée (LD) de 24 heures.
- 75 prélèvements de courte durée (CD) de 1 heure chacun.

L'ensemble des logements en **dépassement de seuils PNB** « Point Noir du Bruit » identifiés **sont à proximité directe de l'axe routier, ce qui ne permet pas d'envisager le placement de merlons et/ou d'écrans pour protéger les différents logements impactés.** [Source](#) : « Aménagement de l'itinéraire Granville - Avranches. Mission 2 : Ambiance sonore initiale Document 10DE03-EN12200-03 - 01 juillet 2024 »

La Directive européenne 2002/49/CE (dite « Directive Bruit ») vise à établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles liés au bruit dans l'environnement. Cette réglementation impose l'élaboration, tous les 5 ans, de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) selon des méthodes d'évaluation communes, puis de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Ces plans ont comme objectif de protéger la population et les établissements scolaires et de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

Il a donc été élaboré en 2024, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des routes départementales de la Manche, 4^{ème} échéance 2024- 2029.

[Source](#) : PPBE 4^{ème} échéance – Réseau routier départemental de la Manche

Elles concernent la RD673 Granville – Avranches « 20km »

Le tableau ci-dessous regroupe le nombre de personnes et de logements impactés par le bruit provoqué par les infrastructures routières, comparés aux valeurs de Ln recensées :

Ln	Nombre de personnes exposées					Nombres de logements exposés				
Voie	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75
RD673	283	132	155	134	0	149	69	81	71	0

Le tableau ci-dessous représente l'ensemble des données d'expositions des populations qui subissent une exposition Lden (est un indicateur européen du niveau de bruit global pendant une journée entière) **supérieure à la valeur limite de 68 dB(A) :**

Lden	Nombre de personnes exposées	Nombres de logements exposés	Nombres d'établissements de santé exposés	Nombres d'établissements d'enseignement exposés
Voie	> 68			
RD673	329	173	0	0

Le tableau suivant nous indique le nombre de personnes affectées par des effets nuisibles en fonction de l'infrastructure routière :

Voie	Nombres de personnes affectées par des effets nuisibles		
	Cardiopathie ischémiques	Forte gêne	Forte perturbation du sommeil
RD673	3	234	60

Au regard de ces données, on peut se rendre compte du nombre important de logements et de personnes impactées par le bruit, avec toutes les conséquences bien connues sur la santé.

L'audition est en veille permanente, l'oreille n'a pas de paupière. Même pendant le sommeil, notre capacité auditive reste active : les sons parviennent à nos oreilles et sont transmis au cerveau pour être interprétés.

Le processus de perception et de reconnaissance des bruits déclenche de nombreuses réponses physiologiques qui peuvent affecter la qualité du sommeil.

Les perturbations telles que les niveaux élevés de bruit, perturbent l'organisation complexe du sommeil et peuvent entraîner des conséquences importantes sur la santé des individus concernés.

Ces modifications, souvent accompagnées de mouvements corporels, se produisent aux dépens des phases de sommeil profond et au profit des phases de sommeil léger.

- Perturbations du temps total du sommeil :

- Éveils nocturnes prolongés :

des éveils nocturnes sont provoqués par des bruits atteignant 55 dB(A).

- Éveil prématuré non suivi d'un ré-endormissement :

une réduction quotidienne prolongée du sommeil entraîne des conséquences graves :

- o Fatigue excessive,

- o Somnolence,

- o Diminution de la motivation au travail,

- o Baisse des performances, et de la vigilance (donc augmentation des accidents),

- o Anxiété chronique.

L'organisme ne parvient jamais à s'habituer pleinement aux perturbations sonores pendant le sommeil.

Même si une certaine accoutumance peut se produire au niveau de la perception, les effets, notamment sur le plan cardiovasculaire, mesurés pendant le sommeil, montrent que les fonctions physiologiques du dormeur restent altérées en raison de la répétition des perturbations sonores.

Insécurité

Les arrêts scolaires

De Granville à Avranches, il y a plusieurs arrêts scolaires. Les enfants attendent les bus scolaires le long de cette route très fréquentée, qui présente plusieurs risques d'accidents ; tant pour les enfants que pour les autres usagers de la route.

Voici les principaux risques à considérer :

1. Risques pour les enfants

- Traversée dangereuse : Les enfants peuvent traverser la route sans vérifier correctement, surtout s'ils sont pressés ou distraits.
- Visibilité réduite : Les véhicules garés ou la circulation dense peuvent masquer la vue des enfants pour les conducteurs.
- Comportements imprévisibles : Les enfants peuvent courir, jouer ou ignorer les règles de sécurité près de l'arrêt de bus.

2. Risques pour les parents

- Lors de la dépose ou de la récupération des enfants, difficultés pour les parents de se réinsérer dans la circulation.

3. Risques pour les conducteurs

- Freinages brusques : Les conducteurs peuvent être surpris par l'arrêt soudain du bus ou par des enfants traversant de manière inattendue.
- Angles morts : Les bus scolaires créent des angles morts importants, rendant difficile la détection des piétons ou des cyclistes.
- Dépassements dangereux : Certains conducteurs peuvent tenter de dépasser le bus alors que des enfants descendent ou traversent.

4. Risques liés à l'infrastructure

- Manque d'aménagements sécurisés : Absence de trottoirs, de passages piétons ou d'éclairage adéquat.
- Vitesse excessive : Les routes fréquentées encouragent souvent une vitesse élevée, réduisant le temps de réaction des conducteurs.
- Stationnement anarchique : Les véhicules mal garés près des arrêts de bus limitent la visibilité et la sécurité.

5. Risques liés aux conditions météo

- Météo défavorable (pluie, brouillard, neige) : Réduit la visibilité et augmente les distances de freinage.
- Éclairage insuffisant : Les arrêts mal éclairés le matin ou le soir augmentent les risques d'accidents.

6. Risques organisationnels

- Heures de pointe : Les arrêts de bus scolaires coïncident souvent avec les heures de trafic intense, multipliant les dangers.
- Manque de surveillance : L'absence d'adultes (parents, accompagnateurs) pour encadrer les enfants.

La sécurité des exploitants agricoles

Chaque jour, 7 jours sur 7, les exploitants agricoles empruntent cet axe, ils en ont besoin, ils ne peuvent faire autrement pour se rendre dans leur champ et dans leur exploitation, engendrant des conséquences sur leur sécurité et celles des autres usagers.

De nos jours, les engins agricoles ont des gabarits imposants et le trafic routier est sans cesse en augmentation.

Les secteurs de La Maréchallerie, Cran et la Ville, ne sont plus concernés par les contournements prévus initialement dans le cadre de la 2x2 voies Granville – Avranches. Comment-vont-ils pouvoir circuler et cohabiter en sécurité avec les autres usagers suite à l'augmentation du trafic ?

La Maréchallerie



Cran



La Ville

La Maréchallerie



En contrepartie, que nous propose-t-on ? la solution miracle ! des BMF (bandes multifonctionnelles), qui vont permettre les dépassements de ces véhicules lents et ainsi permettre de fluidifier la circulation !!



BMF sur la RD971 Granville – Villedieu-les-Poêles

Sécurité des riverains

Pour les riverains, difficultés d'insertion dans le trafic routier sur la RD673, depuis le domicile ou pour rentrer dans leur propriété avec des temps d'attentes important au milieu de la chaussée, avec un risque d'accident accru. Au regard de l'augmentation prévue du trafic dans les années à venir, qu'en sera-t-il des riverains qui ne seront pas contournés ; les projections du Département sont sans appel : d'ici 2030, puis 2050 une **augmentation de 3% à 23% du volume des véhicules**. [Source : page 28 du dossier de la présentation de la CNDP.](#)



Sortie d'un domicile riverain



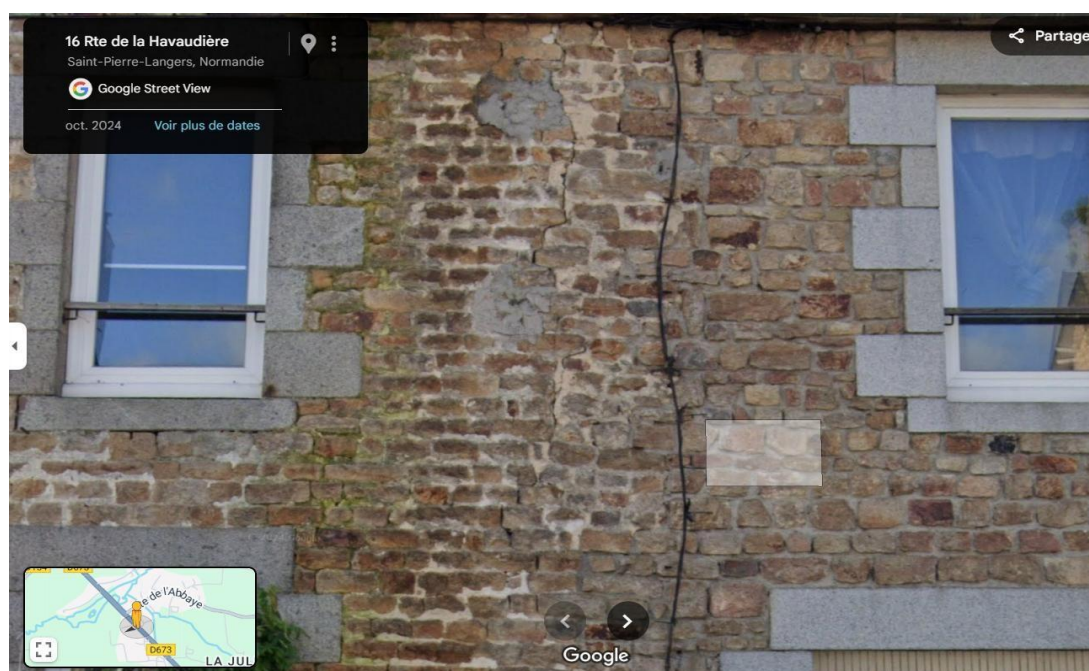
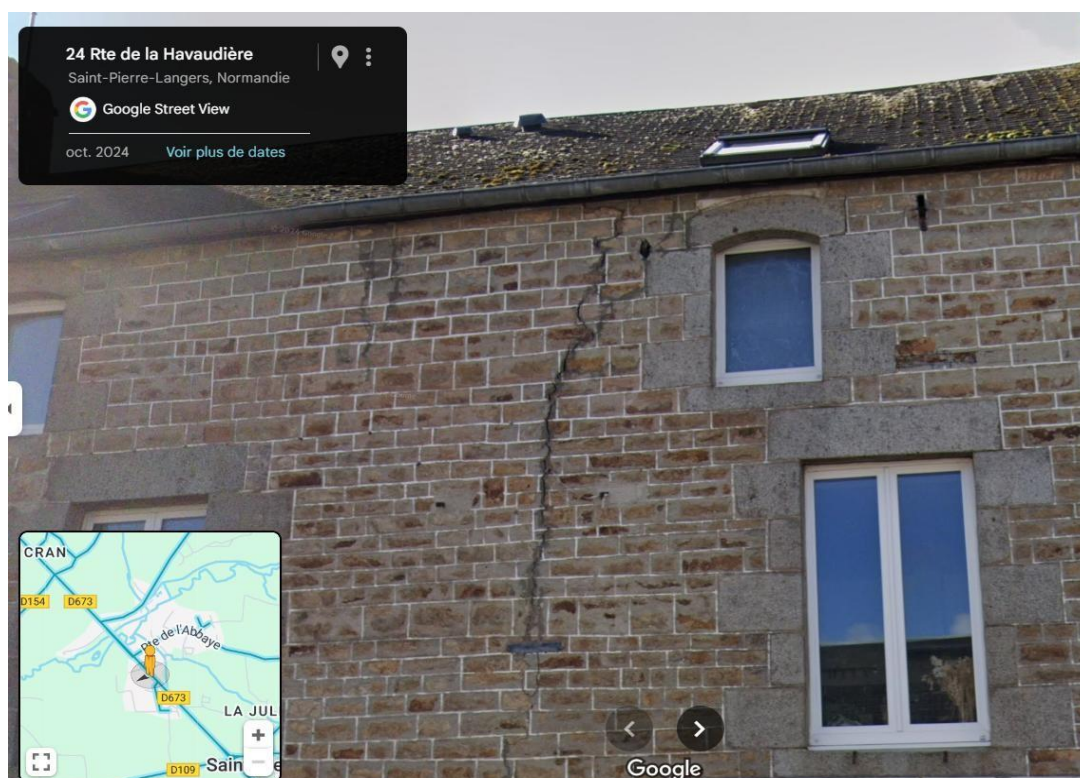
Pour rentrer au domicile riverain, pendant l'attente, dépassement par la droite d'un véhicule impatient.

Le 11/10/2024 : Accident à la Maréchallerie, 2 véhicules en cause, 2 blessés. Un riverain attendait pour rentrer dans sa propriété



La dévalorisation des biens immobiliers

Délabrement des habitations (apparition de fissures), sans compter les vibrations provoquées par la circulation des poids-lourds.



Quelles solutions nous propose-t-on pour protéger les riverains ?

Véhicules thermiques/véhicules électriques

A l'avenir, les véhicules thermiques devraient être remplacés par des véhicules électriques mais à quelle échéance et dans quelles proportions ? on pourrait penser que cette technologie, du fait qu'il n'y ait plus de moteur à combustion, permette un abaissement du bruit routier et moins d'impact sur les riverains de la route.

C'est totalement faux, effectivement, un véhicule électrique est généralement beaucoup plus silencieux qu'un véhicule thermique à basse et moyenne vitesse. Cependant, à partir d'environ 50 à 60 km/h, le bruit généré par les pneus, l'aérodynamique et la route devient dominant pour les deux types de véhicules. À ces vitesses, **le niveau sonore d'un véhicule électrique peut devenir comparable à celui d'un véhicule thermique.**

Les enrobés phoniques ?

La durée de vie d'un enrobé phonique sur une route très fréquentée est généralement de 8 à 12 ans, sous réserve d'un entretien régulier. Cependant, **ses performances acoustiques (réduction du bruit) commencent à diminuer plus tôt, souvent après 5 à 7 ans**, en raison de l'encrassement des pores par les poussières, l'eau et les résidus de pneus. Cet encrassement réduit progressivement son efficacité phonique, même si le revêtement reste carrossable plus longtemps.

Les murs anti-bruit ?

Pour qu'un mur anti-bruit soit efficace contre les nuisances sonores routières, plusieurs critères doivent être pris en compte, notamment la longueur et la hauteur.
Les recommandations générales :

1. Hauteur du mur anti-bruit

- Hauteur minimale recommandée :
- 2 à 3 mètres, c'est la hauteur standard pour bloquer efficacement le bruit des véhicules légers et des camions.
- Jusqu'à 4 mètres, pour les routes très fréquentées ou les autoroutes, une hauteur de 4 mètres peut être nécessaire pour une atténuation optimale.
-

2. Longueur du mur anti-bruit

- Longueur minimale :
- Le mur doit dépasser la zone à protéger (habitation) d'au moins 10 à 20 mètres de chaque côté pour éviter les effets de contournement du bruit.
- Si la source de bruit est très longue, le mur doit idéalement couvrir toute la longueur exposée.

Pour que le mur anti-bruit soit efficace, il faut qu'il soit d'un seul tenant, alors comment se fera l'accès dans les propriétés ? par les champs !!

Des murs anti-bruit de 50 à 70m de long devant chaque propriété de Granville à Avranches, quel impact dans le paysage ?



Quels aménagements propose le département

Un aménagement de la route actuelle avec des bandes multifonctions et des propositions particulières sur 3 secteurs : Le croissant à Saint-Pair-Mer, La Havaudière à Saint-Pierre-Langers et la liaison entre Sartilly et Marcey- les-Grèves.

La ZA du Croissant :

Variante A :

Cette variante, impacterait 7 propriétaires qui se retrouveraient entre 2 axes routiers, engendrant bruit et pollution. Par ailleurs, cette variante couperait en deux, deux exploitations agricoles.

D'autre part, l'arrivée d'une cinquième route sur un rond-point déjà très fréquenté, va accentuer les ralentissements et les bouchons pour les véhicules venant d'Avranches, et ceux venant de Kairon-Plage et Jullouville, alors qu'à ce jour, on peut constater fréquemment des bouchons s'étalant jusqu'à la Maréchallerie et au-delà.



Variante B et C :

Ces variantes n'apportent aucun intérêt, ne résoudront en rien les problèmes de congestion de trafic.

La Petite Lande / La Maréchallerie / Cran

Autant dire que ce sont **les grands oubliés**, nous rappelons que se sont environ 30 propriétaires, soit une soixantaine de riverains qui habitent le long de cet axe, que leur propose-t-on :

Un élargissement de l'emprise de la route qui passe de 7m à 9m avec des BMF rapprochant ainsi le bitume des maisons et un enrobé phonique, qui rappelons, a une durée de vie de 5 à 7 ans.

Et après ? on recommence !

Des murs anti-bruit ! mais pour qu'un mur anti-bruit soit efficace contre les nuisances sonores routières, plusieurs critères doivent être pris en compte, notamment la longueur : plusieurs dizaines de mètres et la hauteur : 4 mètres. Au vu de la proximité des habitations le long de l'axe, cette solution est impossible.

Rappel : L'ensemble des logements en dépassement de seuils PNB « Point Noir du Bruit » identifiés sont à proximité directe de l'axe routier, ce qui ne permet pas d'envisager le placement de merlons et/ou d'écrans pour protéger les différents logements impactés. *Source : « Aménagement de l'itinéraire Granville - Avranches. Mission 2 : Ambiance sonore initiale Document 10DE03-EN12200-03 - 01 juillet 2024, page n°68 »*

La Havaudiere :



Variante A :

L'instauration d'un carrefour à feux ne semble pas pouvoir assurer la fluidité du trafic recherchée (solution d'ailleurs proposée dans le bourg de Marcey-les grèves pour, à l'inverse, augmenter le temps de parcours). Les ralentissements et les bouchons générés par ces feux compliqueront les difficultés d'accès des riverains immédiats de l'axe et accentueront les nuisances et le mécontentement des usagers. Les feux à déclenchement pour véhicule de la voie secondaire ou piétons prévoient d'ailleurs une temporisation longue (fluidité principale) parfois mal vécue ou plus grave mal respectée.

Le même nombre de véhicules, continuera de passer dans le hameau, mais ils seront ralentis en favorisant les bouchons, les impatiences, les comportements dangereux...

Variante B :

Cette variante conciliant un contournement court en 2x1 une voie à l'ouest du village et l'aménagement sur place de la route actuelle semble très éloignée des objectifs fixés par le département.

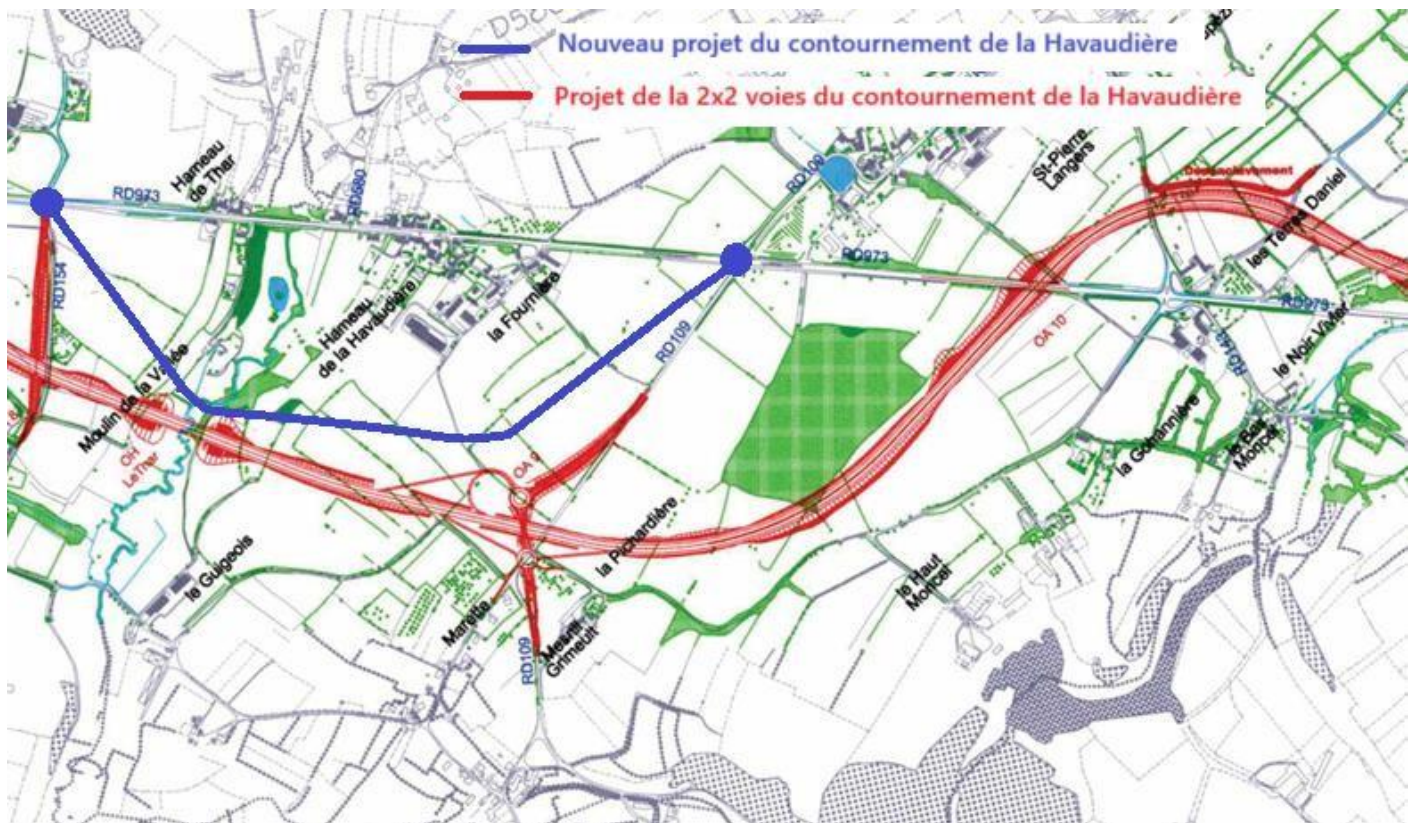
Pour les habitations en bordure immédiate de la RD 673 actuelle, il n'y aura pas d'amélioration significative par rapport à la situation actuelle, selon les données techniques produites dans le dossier, **70% du trafic, continuera de traverser le Hameau de la Havaudière et le Hameau du Thar**

En l'état, pour tous les habitants du Hameau du Thar et du Hameau de la Havaudière, il y aurait donc une aggravation des nuisances de bruit et de pollution avec le cumul d'un flux très important sur l'axe existant et d'un flux déporté sur une déviation qui se situerait, à proximité sud et ouest du village situé alors sous les vents dominants.

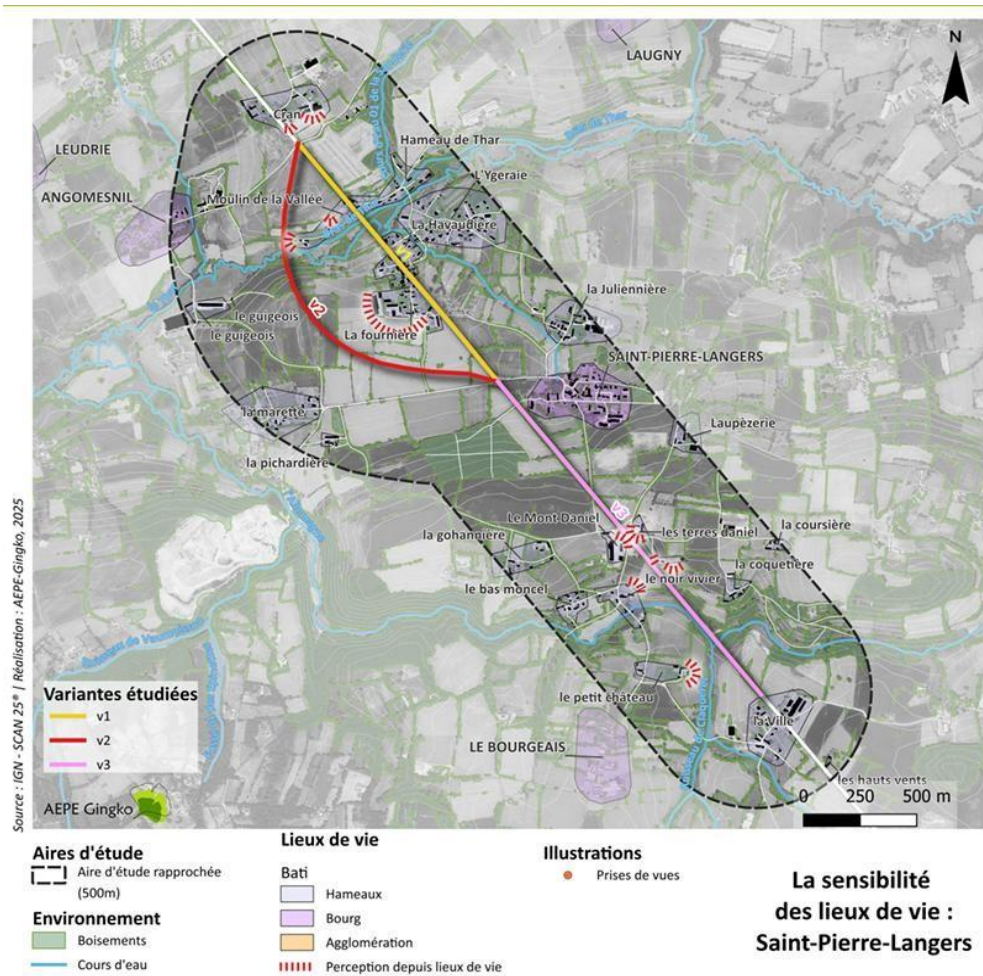
Les habitants de la partie ouest et sud du Hameau du Thar et du Hameau de la Havaudière, seront donc cernés en extrême proximité par deux voies importantes. Cet encerclement accentuera les nuisances de bruit et de pollution qui arriveront de toutes parts. Ces nuisances ne seront pas compensables et altéreront nécessairement la situation existante.

Des véhicules qui continueront d'utiliser majoritairement la voie rectiligne actuelle en se précipitant pour devancer les camions et les véhicules lents qui emprunteront la nouvelle voie. Cette tentation sera incitée et accentuée par la persistance de la visibilité de l'itinéraire historique. Ce sera encore un rond-point supplémentaire

Cette variante impacte également de nouvelles parcelles agricoles, alors que le Département est propriétaire de l'ensemble du foncier du tracé initial de la 2x2 voies, situé à une centaine de mètres plus à l'ouest des habitations.



Nouveau projet du contournement de la Havaudière



Carte 12 : Les lieux de vie à l'échelle de l'aire d'étude du secteur : Saint-Pierre-Langers

Du rond-point de Saint-Pierre-Langers, La Ville jusqu'au contournement de Sartilly

Autant dire que ce sont les grands oubliés, nous rappelons que se sont environ 40 propriétaires, soit environ 80 riverains qui habitent le long de cet axe, que leur propose-t-on ! **un élargissement de la route qui passe de 7m à 9m avec des BMF et un enrobé phonique.**

Une zone de dépassement du rond-point de Saint-Pierre-Langers jusqu'à La Ville, **soit 1.5km de zone de dépassement !!** et au vu du trafic sur cette section, on peut douter de son efficacité du fait de sa faible longueur.

Pour créer une zone de dépassement il faudra prendre sur les terres riveraines donc des expropriations par DUP.

De Sartilly à Marcey-Les-Grèves

La variante A, est la seule efficace car elle reprend le tracé initial de la 2x2 voies, mais en voie express et non en 2x1 voies.

La variante B et la variante C n'apporteront aucune fluidité ni sécurité pour les usagers et les riverains.

En conclusion :

Les aménagements restreints de la route actuelle proposés à cette consultation ne résoudront rien. Le nombre de véhicules ne diminuera pas, la vitesse non plus.

C'est utopique de croire que restreindre la circulation routière va tout résoudre. Bien sûr il faut du covoiturage, plus de transports en commun, réhabiliter le ferroviaire si possible, des voies vélo, etc... mais nous sommes un secteur rural où la pluralité des moyens de transport est indispensable pour vivre et garder un peu de liberté ; y compris avec un véhicule familial.

Il faut reprendre intégralement le tracé initial de la 2 x 2 voies tel qu'il a été conçu et y aménager un axe rapide cohérent de Granville à Avranches. Une route efficace pour attirer et absorber le trop plein du trafic, pas une voie à 80km/h qui ne ferait que reproduire le schéma de la route actuelle.

Ce tracé a d'ailleurs le mérite d'épargner au maximum les zones habitées.

Recalibrer la route actuelle pour les mobilités douces, les riverains, les exploitations agricoles et les dessertes locales

1/ Création de pistes cyclables de Granville à Saint-Pierre-Langers, Sartilly, Marcey-les-Grèves...

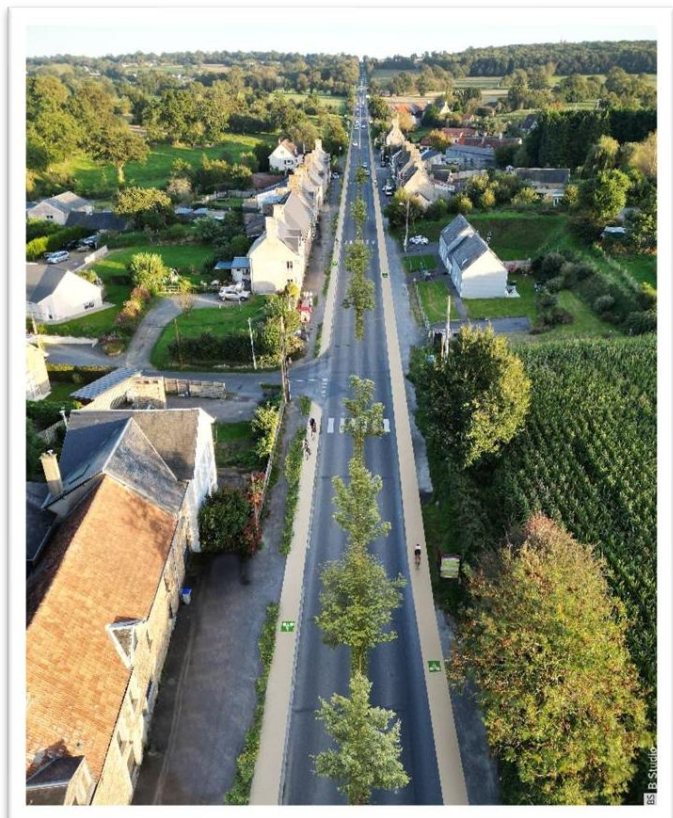
Aujourd'hui, avec le trafic actuel de 12000 à 23000 vl/j selon les secteurs, il est très dangereux d'emprunter cet axe à vélo ou à pied.

Ce n'est pas la création de BMF « bandes multifonctionnelles » qui va inciter les personnes à les emprunter, **nous rappelons que les BMF ont avant tout un rôle sécuritaire, « permettre la récupération d'un véhicule déviant de sa trajectoire normale »**

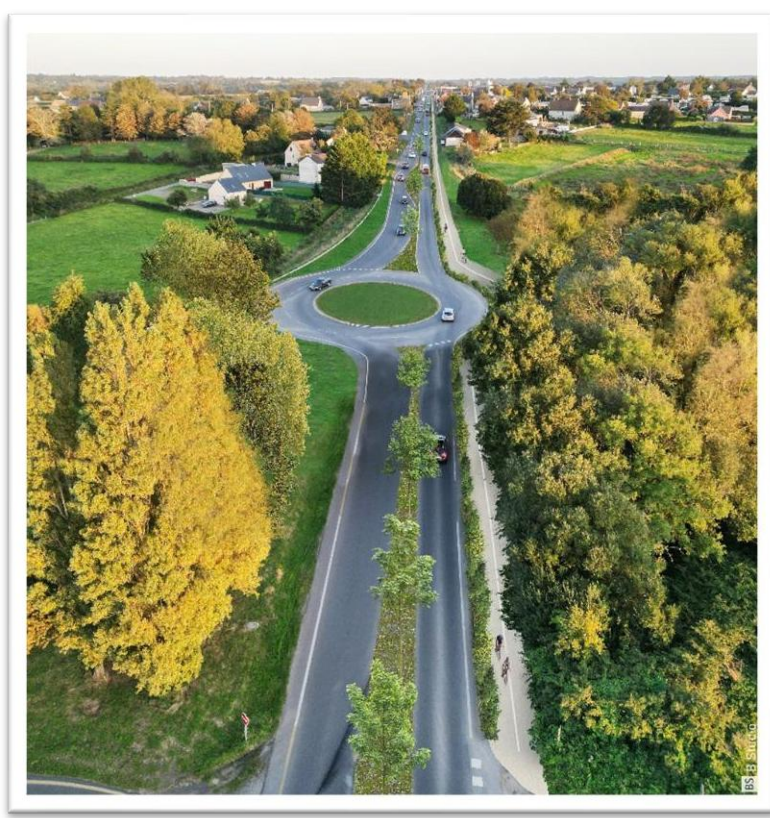
Et pourtant, avec l'avènement des vélos électriques, beaucoup de riverains souhaiteraient se déplacer de cette façon pour se rendre au travail, chez des amis, dans la zone commerciale du Croissant, à la plage, le centre aquatique de Granville, etc...

Exemple : Aménagements possibles après le délestage du trafic vers une voie express

La Havaudière



Zone du Croissant



On ne veut plus de ces situations sur cette route, où les vies des utilisateurs de 2 roues et des piétons sont en danger permanent.



2/ Etendre une ligne de bus Neva, de la Zone du Croissant jusqu'à Saint-Pierre-Langers et Saint- Aubin-des-Préaux

Actuellement, il existe 3 lignes de bus Neva qui desservent principalement Granville, Donville-les-Bains, Yquelon et une petite partie de la commune de Saint-Pair-sur-Mer, ce qui crée une fracture sociale d'accès aux transports en communs pour les autres habitants.

Aujourd'hui, mettre en place un tel service serait utopique, car le bus serait pris constamment dans les embouteillages et ne pourrait assurer une desserte fiable et ponctuelle.

Pour rappel, la population des communes du bassin granvillais augmente et il est attendu 4500 habitants supplémentaires sur le périmètre de Granville Terre & Mer d'ici 2037.

*Population de Saint-Pierre-Langers : **386 habitants** (chiffres INSEE de 2006) / **621 habitants** (chiffres INSEE de 2021).*

*Population de Saint-Aubin-des-Préaux : **379 habitants** (chiffres INSEE de 2006) / **475 habitants** (chiffres INSEE de 2022).*

*Population de Saint-Pair-sur-Mer : **3616 habitants** (chiffres INSEE de 1999) / **4372 habitants** (chiffres INSEE de 2022).*



Seule la solution d'un déport du trafic routier sur une voie express évitant la zone du Croissant, la Maréchallerie et Saint-Pierre-Langers, permettrait la mise en place d'une ligne supplémentaire avec un service de qualité auprès des habitants, ainsi qu'une véritable piste cyclable permettant des déplacements sécurisés.

Désenclavement de la commune de Saint-Planchers

La RD151, route qui relie la commune de Saint-Planchers à la RD673, est étroite, très fréquentée et dangereuse en raison des virages et des habitations situées à la Couperie et à l'entrée de Saint-Planchers.

La sortie des véhicules sur la RD673 est très dangereuse et avec des temps d'attente très long avant de pouvoir s'engager dans la circulation.

Nous proposons une réflexion sur la possibilité de relier la commune de Saint-Planchers au contournement de Saint-Pair-sur-Mer avec une nouvelle 1x1 voie, soit 600m.

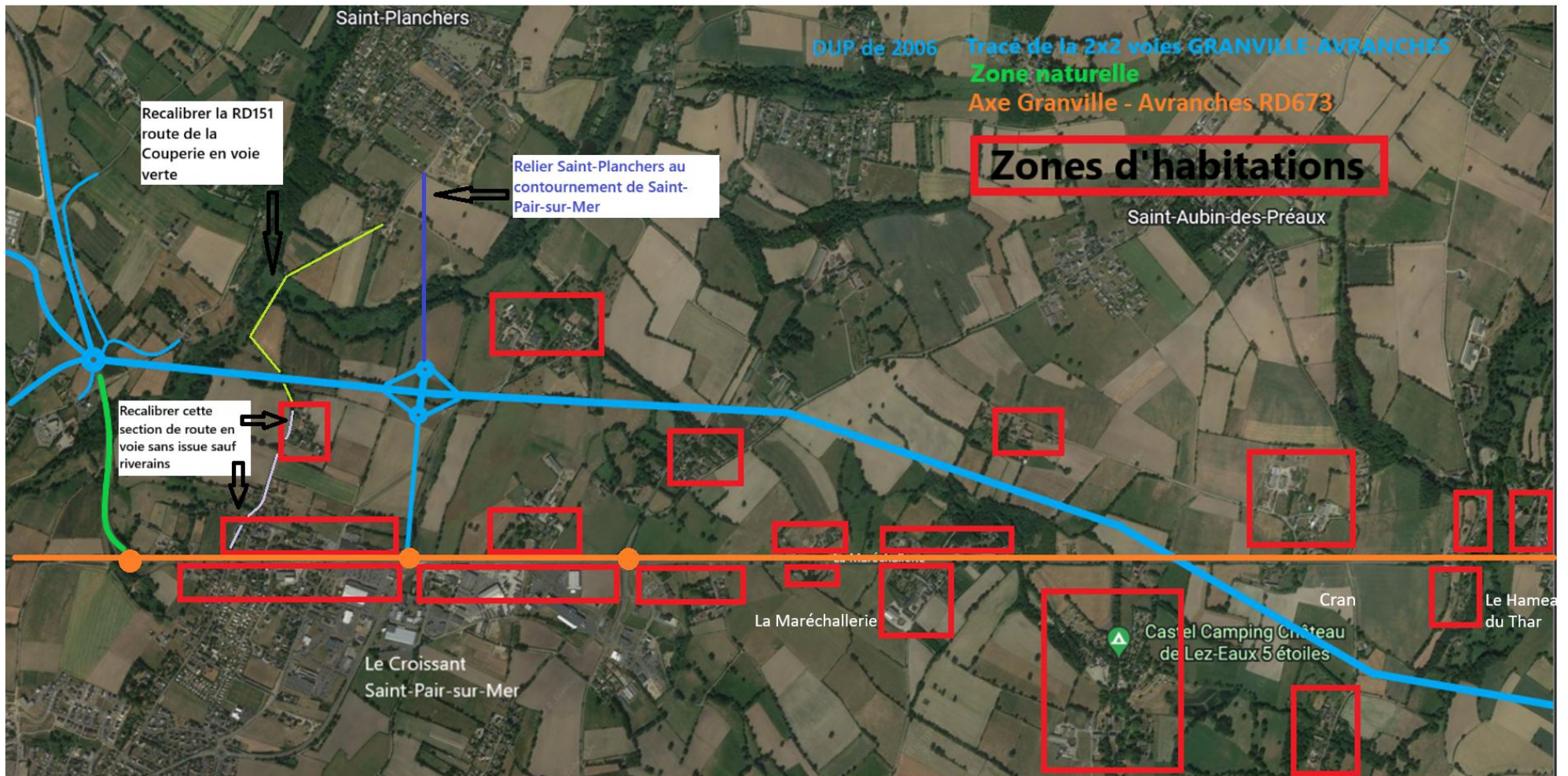
Ce qui permettrait de transformer la RD151 en voie verte de Saint-Planchers jusqu'à la Couperie et de mettre en voie sans issue sauf riverains toute la zone d'habitation de la Couperie.

De plus, ce raccordement au contournement de Saint-Pair-sur-Mer, permettrait aux habitants de Saint-Planchers de se déplacer en toute sécurité et avoir un accès direct pour se rendre sur Saint-Pair-sur-Mer, Coutances, Granville et Avranches.

D'autre part, il existe une ligne de bus Néva qui dessert la Zone du Croissant, il pourrait être envisagé de desservir la commune de Saint-Planchers grâce à cette nouvelle proximité.

*Population de Saint-Planchers : **1112 habitants** (chiffres INSEE de 1999) / **1451 habitants** (chiffres INSEE de 2022).*

Désenclavement de Saint-Planchers



UN ESPOIR ?

Au vu de la détresse des riverains de la RD673, Monsieur Jean MORIN, président du conseil départemental de la Manche, est venu à leur rencontre le 27 janvier 2025.

Il a **constaté la situation préoccupante et la détresse des riverains dans laquelle, ils se trouvaient.**

Il a pu **observer le trafic routier incessant, la dangerosité de cette route, l'insécurité, la pollution et le bruit constant** où il était difficile de s'entendre, lors des échanges dans la cour des propriétés.

Des riverains lui ont fait part, de leur agacement, de leur incompréhension et de toute cette perte de temps et d'argent.

Beaucoup, ont acheté en connaissance de cause, sachant qu'il y avait ce projet de 2x2 voies connu depuis 2000 et acté en 2006 par la DUP, et depuis, seuls 2 contournements ont été réalisés.

On ne peut pas continuer à nous ignorer sur le bord de cette route infernale.

Le département possède la totalité des terres nécessaires. Des maisons ont été achetés, les propriétaires ont été payés, indemnisés et certaines ont reçu des compensations très importantes. Les fouilles archéologiques et les sondages obligatoires ont été réalisées et payées avec l'argent du contribuable.

On n'est pas sur un projet d'autoroute ni une nouvelle route ! **Il ne reste que 16 kms à faire ; terminons !**

Il faut rappeler que l'homme fait partie de la biodiversité et qu'au sens du code de L'environnement il doit être protégé au même titre que la faune, la flore, l'eau....

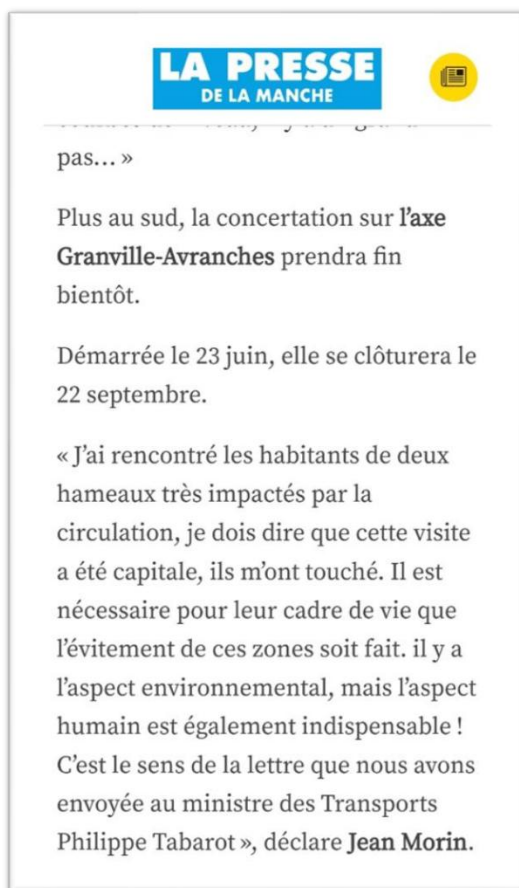
LOI constitutionnelle n° 2005-205 du 1er mars 2005 relative à la Charte de L'environnement (JORF n°0051 du 2 mars 2005 page 3697)

Article 1^{er} :

"Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé."

Ne rien faire en connaissant les risques pour les riverains est une atteinte à notre intégrité physique.

NOUS TENONS A REMERCIER, Mr Jean MORIN, Président du Conseil Départemental de la Manche, pour sa nouvelle prise de position envers les riverains de l'axe Granville-Avranches.



Les maisons étaient déjà là, mais ce temps-là est révolu, avançons vers l'avenir



DES PROJETS ROUTIERS EN COURS

Outre le contournement Sud-Est d'Avranches, trois projets routiers jugés prioritaires sont actuellement envisagés par le Département de la Manche :

- ◆ **Le contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin :**
Environ 13 km à 17 km d'aménagements (neufs ou aménagements de l'existant avec ponctuellement des créneaux de dépassements) en 2 voies pour un trafic attendu entre 8 000 et 20 000 véhicules/jour à l'horizon 2033, en fonction du fuseau et des tronçons de voies.
- ◆ **L'aménagement routier sur l'axe Saint-Lô-Coutances :**
25 km en 2 voies (avec créneaux de dépassements sur certains tronçons) pour un trafic attendu entre 13 000 et 18 000 véhicules/jour à l'horizon 2050.
- ◆ **L'aménagement routier sur l'axe Granville/Avranches :**
20 km avec des aménagements ponctuels (contournements localisés et créneaux de dépassements) pour un trafic attendu entre 16 000 et 26 000 véhicules/jour à l'horizon 2050.

LA SEULE SOLUTION : POUR PROTEGER NOS ENFANTS ET NOS VIES, NOUS VOUS DEMANDONS EXPRESSEMENT, LA REPRISE DU TRACE INITIAL DE LA 2x2 VOIES GRANVILLE – AVRANCHES

