

Pour le réaménagement de l'axe actuel de la route départementale 673

Cahier d'acteur – Agissons pour le climat Granville Terre et Mer

Préalable

Aménagement de la route Granville-Avranches : Une problématique et une vision partagée

L'objectif du département est de fluidifier la circulation automobile et d'éviter les nuisances sonores, de pollution et d'insécurité que subissent actuellement les riverains de la RD 673. Les associations signataires partagent ces objectifs, mais souhaitent que soient prises en compte d'autres enjeux et formulent ainsi cette problématique :

Comment concilier la diminution des nuisances pour les riverains de la RD 673 (pollution, nuisances sonores, insécurité), la fluidité de la circulation et la facilité de transport pour les personnes dont les plus pauvres, avec la préservation de la biodiversité, des milieux naturels, des sols agricoles, des paysages et du cadre de vie et celle de l'équilibre budgétaire – et cela dans une vision globale du territoire et de décarbonation des mobilités ?

12 associations locales partenaires partagent le besoin de prendre en compte ces enjeux et émettent plusieurs avis et préconisations complémentaires, qui sont autant de réponses à cette même question et qui ont toutes un intérêt à la fois environnemental, économique et social.

Associations partenaires

- AAPEGA Association pour un aménagement protecteur de l'environnement de la route Granville-Avranches
- Agissons pour le climat GTM
- Association Pour la Promotion des Ports de Granville
- La dérouté des Routes
- Collectif citoyen de défense des axes ferroviaires sud-Normandie
- Les amis de l'Anse du Herel
- Maisons Paysannes de France
- Manche- Nature
- Rencontres Granvillaises
- Strand Hug
- Un avenir avec les Saint-Pairais
- Vie et Mémoire du Vieux Granville
- Ville à vélo

Pour le réaménagement de l'axe actuel de la route départementale 673



Contribution portée par l'association Agissons pour le climat Granville Terre et Mer

Notre association s'exprime contre les diverses variantes de contournement et pour un réaménagement de l'axe actuel dans l'intérêt de l'environnement, du climat, des finances publiques, et de celui de tous !

Observations préalables – qu'est ce qui est en jeu ?

Climat. La circulation automobile génère des **gaz à effets de serre** importants, aggravant la crise climatique. 31 tonnes de CO₂ sont émises chaque jour sur le trajet Granville-Avranches. Rappelons que l'État est engagé dans une stratégie nationale bas-carbone pour réduire les émissions de GES, en accord avec l'accord de Paris et la Loi Climat et résilience Loi [2021-1104 du 22 août 2021](#).

Biodiversité et sols. La construction de routes est très consommatrice de sols et fragmente les milieux. Une simple déviation avec bande multifonctions standards représente l'artificialisation de sols naturels ou agricoles d'environ 1,2 hectare par km linéaire. Rappelons que l'État est engagé dans une réduction de l'artificialisation des sols (ZAN inscrit dans la Loi Climat et résilience), dans la protection de la biodiversité, enjeu de survie de l'humanité ([LOI n° 2016-1087 du 8 août 2016](#)).

Pollutions. La circulation routière provoque de la **pollution de l'air** qui entraîne un grand nombre de morts prématurés – 40 000 par an en France ([source Santé publique France](#)).

Fluidité de la circulation et son évolution. Le trafic actuel de cette route varie entre 9500 et 17000 véhicules/ jour avec des pointes à 21000 à certaines heures, durant l'été. Selon les études partagées par le département, globalement le réseau **n'est pas saturé** ; le trafic le plus important est situé dans le secteur du Croissant à Saint Pair qui est aussi le plus accidentogène.

En effet, depuis la construction de la 2 x 2 voies entre l'A 84 et Cherbourg, par Saint-Lô, le transit passant antérieurement par la RD 673 a été dévié et la route Granville-Avranches supporte désormais essentiellement de la desserte locale. Par ailleurs, de nombreux véhicules ne font qu'une partie du trajet.

Il est à noter que les projections de l'ADEME prévoient que les voitures seront en nombre décroissant jusqu'à - 30 % à l'horizon 2050. La plupart des véhicules sont occupées par une seule personne. Aujourd'hui il y a **27 000 places vides** dans les voitures entre Granville et Avranches, chaque jour – un levier énorme pour réduire le nombre de véhicules et fluidifier la circulation.

Finances publiques. Le budget dédié à la construction du projet n'est pas clairement identifié dans les documents soumis à concertation, mais rien que les **3 contournements projetés sont budgétisés à 130 millions €** – à titre indicatif, le budget pour l'ensemble des infrastructures de la Manche prévoyait 70 millions € en 2024.

Nous constatons qu'aucune étude de mobilité sérieuse n'a été menée sur le bassin Granville/ Avranches, prenant en compte l'ensemble de ces enjeux, en vue de la décarbonation et du développement des mobilités alternatives à l'autosolisme.

Avis et préconisations

Par cette contribution nous proposons une analyse des projets sur le site de la **Havaudière et du Thar**. Nous argumentons notre avis **favorable à la variante A**.

En guise de conclusion, nous développons une **position générale sur l'ouvrage** dans son ensemble que nous souhaitons le plus sobre possible et augurant un changement de paradigme : la **réduction du trafic automobile** par un report modal sur des alternatives de l'autosolisme.

Le contexte

L'ensemble des deux hameaux, La Havaudière et le Thar, situés de part et d'autre du Thar, sur les communes de Saint-Pierre-Langers et de Saint-Aubin des Préaux, est constitué d'une vingtaine de maisons d'habitation, de type traditionnel, ainsi que de quelques bâtiments d'activité économique.

La qualité de l'aménagement de l'espace public est médiocre – par les matériaux et l'absence d'aménités (absence d'arbres ou autres aménagements offrant une qualité à l'espace public). La chaussée de la RD 673 qui traverse les hameaux et leurs trottoirs sont totalement dégradés et amplifie fortement le niveau sonore engendré par le roulement des véhicules. Les critères de la « Loi bruit » sont loin d'être respectés. Les véhicules semblent dépasser régulièrement la vitesse limitée et les riverains se plaignent à la fois des nuisances sonores subies et de l'absence de sécurité dans les espaces publics.

Le projet présenté

Le projet envisagé par le département prévoit deux variantes : A + B.

La variante A propose un aménagement de l'axe existant, par une traversée sécurisée grâce à des chicanes, des trottoirs et des carrefours à feux pour améliorer le cadre de vie des riverains. Le coût est estimé à 10,3 M€.



Variante A



Variante B

La variante B consiste à construire une déviation au sud-ouest des hameaux et nécessiterait la construction d'un viaduc de 150 m de long pour franchir le cours d'eau du Thar. Le coût est estimé à 34 M€.

Notre analyse des variantes

La variante B, avec la déviation, améliorera sans doute la qualité de vie des habitants sur la voie actuelle.

Cependant cet ouvrage aura des conséquences néfastes sur :

- L'environnement et la fragmentation des milieux naturels (vallée du Thar)
- L'artificialisation des terres agricoles (emprise foncière estimée à 4 ha)
- Le cadre de vie (report des nuisances sur des habitations désormais impactées mais aujourd'hui au calme, comme le moulin de la vallée ; talus et ouvrages nécessaires pour franchir la vallée, eu égard à la topographie)
- Le climat (l'ouvrage participe potentiellement à un appel d'air qui augmentera le trafic et par là les émissions de gaz à effets de serre qu'il s'agit alors plutôt de déminuer...)
- Et les finances publiques (surcoût de 24 000 000 € par rapport à la variante A).

La variante A s'avère plus satisfaisante car sans impact sur l'environnement – nous la privilégions. Par ailleurs, les deux variantes ont en commun l'aménagement à court terme (2026) de bandes multifonction. L'une est située au niveau du lieu-dit *Le Cran* et l'autre à la hauteur de *La Ville*. De plus, un créneau de dépassement serait mis en œuvre au lieu - dit *Le Mont Daniel*. Il s'agit de travaux d'aménagement de la structure existante pouvant être réalisés à court terme, sans contrainte réglementaires lourdes. Ces aménagements sont sans impact notable sur l'environnement et nous approuvons sans réserve ces options de bon sens.

Nos préconisations

L'amélioration de la qualité de vie des riverains envisagée par le projet de la variante A peut être renforcée par les préconisations suivantes :

- Une réfection de la chaussée à l'aide de revêtements réduisant le bruit de roulement
- Un aménagement qualitatif des trottoirs et la plantation d'arbres apaisant et requalifiant ainsi l'espace public, amenant naturellement l'automobiliste à réduire sa vitesse, apportant ombrage et fraîcheur aux riverains
- La création de feux intermittents permettant une insertion plus sécurisante des véhicules des riverains voulant s'engager sur la route

- La pose de radars pour faire respecter la vitesse de 50 km/h et maîtriser ainsi les nuisances sonores.

Dans ce cadre, il ne faut pas oublier que dans l'avenir, le nombre de voitures avec moteurs thermiques, particulièrement bruyants, diminuera fortement.

Les riverains peuvent cependant estimer que les mesures relatives aux nuisances sont insuffisantes. Il peut alors être envisagé de proposer le rachat de leur propriété au prix évalué par les Domaines. Cette mesure serait basée sur le volontariat. Par ailleurs, de nombreuses maisons sont déjà en vente le long de la route (voir photo ci-contre).

L'enveloppe économisée par l'abandon de la variante B devrait le permettre aisément.

Il est alors envisageable de convertir, si possible, les bâtiments rachetés vers des activités économiques commerciales ou tertiaires ou des équipements.



Pour les personnes qui ne seraient pas intéressées, en particulier les personnes âgées qui préfèrent leur lieu de vie actuel, le Département devrait prendre en charge l'isolation phonique renforcée des fenêtres, des portes et des façades.

Notre position générale sur l'ouvrage : Sobriété – qualité – report modal

Nous pensons que cette position développée sur le hameau de la Havaudière peut être généralisée à l'ensemble de l'ouvrage :

Nous souhaitons que soit conservée **la géométrie actuelle de l'axe routier** et que les aménagements de traversée des hameaux soient refaits pour réduire les nuisances pour les riverains, faire respecter les vitesses limitées, et améliorer la qualité de leur cadre de vie. **Que la route y redevienne rue.**

D'une manière générale pourrait être proposé le rachat des maisons d'habitation sur la base du volontariat et l'isolation phonique renforcée des riverains souhaitant rester dans leur demeure.

Pour réduire les ralentissements et fluidifier le trafic, nous préconisons d'envisager la réduction du trafic automobile par des **alternatives à l'autosolisme** et notamment le **report modal sur le vélo, le rail, les transports en commun.**

En particulier, nous attirons votre attention sur les propositions suivantes – formulées par les associations partenaires – qui ont toutes un intérêt à la fois environnemental, économique et social :

- **Sud-Manche, le train, une alternative à la route** par le *Collectif citoyen de défense des axes ferroviaires sud-Normandie*
- **Favoriser les mobilités** – proposition de covoitstop par *les Rencontres Granvillaises*
- **Pour le développement du vélo – une alternative à l'autosolisme** – par *La ville à vélo*

Enfin, nous nous exprimons clairement **contre toute tentative de faire ressortir le projet abandonné d'une 2 x 2 voies continue** – trop consommatrice de sols, destructrice de l'environnement, émettrice de gaz à effets de serre, coûteuse et créant de nouvelles nuisances pour d'autres riverains – sans apporter de solution à l'**autosolisme** ou au renforcement des mobilités alternatives.

Avant toute poursuite de projet d'aménagement d'ordre qu'il soit, nous demandons par ailleurs que soit réalisé un **schéma de mobilités sur l'ensemble du bassin Granville / Avranches**, en vue de la **décarbonation et du développement des mobilités alternatives à l'autosolisme**, en prenant en compte l'ensemble des pistes indiquées par les associations partenaires.