



Association pour la
Promotion des
Ports de
Granville

Contribution de l'association pour la promotion des ports de Granville à la concertation sur le projet d'aménagement routier de l'axe Avranches Granville

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 ?

Douze associations locales partenaires émettent leurs 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.

L'association pour la promotion des ports de Granville, dont le siège social est à Granville, a pour objet :

- De promouvoir les activités portuaires de Granville au bénéfice des intérêts économiques et touristiques de la région en valorisant le site et le cadre de vie des habitants de la ville et en respectant le patrimoine et l'environnement.
- De promouvoir les quatre activités principales : pêche, commerce, plaisance et transports de passagers en coordination avec les autorités responsables.
- De veiller au maintien à Granville des infrastructures d'initiation et de formation au nautisme.

La poursuite de ces différents objectifs rejoint la préoccupation partagée par la population de mise en œuvre d'aménagements routiers de la RD 673 susceptibles d'améliorer la desserte de Granville et de fluidifier la liaison entre Avranches et Granville.

La pêche, le commerce, la pratique de la plaisance et les activités liés au tourisme nécessitent de disposer d'une offre de mobilité la plus qualitative et la plus diversifiée possible : route, ferroviaire, co-voiturage, réseau de bus et tram-train, vélo, etc. L'activité portuaire génère un trafic non négligeable sur la liaison Avranches-Granville : transport des produits de la mer vers d'autres régions à partir de la Criée, fréquentation du port de Hérel et du Centre nautique pour la plaisance, transport de passagers vers Chausey et les Îles anglo-normandes, afflux de bateaux sur remorque lors des grandes marées, etc. Sans oublier que dans un avenir proche – et sauf nouvelle régression environnementale – l'évacuation des sédiments de dragage devra se faire par la route, contribuant ainsi à la thrombose quotidienne...

La situation actuelle dont riverains et usagers professionnels ou particuliers se plaignent à juste titre n'est que l'héritage de l'indifférence des collectivités publiques concernées qui depuis 20 ans n'ont jamais proposé de vision globale d'aménagement du territoire concerné et n'ont par conséquent jamais anticipé sur les investissements à mettre en œuvre. La meilleure preuve de cette absence de vision et de prévision nous en a été donnée par le président du Conseil départemental lui-même qui, alors que la concertation sur les choix d'aménagement de la liaison Avranches – Granville vient à peine d'être lancée (par le département !), fait savoir par voie de presse qu'il a plaidé auprès du ministre des Transports pour un projet ne figurant pas dans les solutions proposées au public...

On rappellera en préalable :

- 1) Que Granville est une péninsule, c'est-à-dire un cul de sac : lors des jours de grande affluence, la ville se transforme en immense giratoire qui renvoie les véhicules à leur point de départ...
- 2) Qu'il faut aussi prendre acte qu'au cours de ces dernières années, les entrées principales dans Granville ont été progressivement ramenées de quatre à trois, voire à quasiment deux : les accès par la route d'Avranches et par la route de Villedieu-les-Poêles ; la pénétrante par la route de la Crête depuis Saint-Pair ayant été fermée à la suite de la création de la voie pour les vélos, et celle de la route de Bréhal a été rendue de fait dissuasive par la mise en place de chicanes et de ralentisseurs dans la traversée de Donville. Il est par conséquent logique que des bouchons se forment aux deux entrées restantes ; l'engorgement au Croissant étant à mettre en regard avec celui quasi permanent sur la route de Villedieu- les-Poêles entre le nouveau rond-point vers St Planchers et le Centre Leclerc.
- 3) Que la décision a été prise il y a quelques années – pour désengorger le Bourg – de détourner l'afflux important de véhicules par la route de La Bruyère à destination de Granville sans mesurer et traiter l'engorgement qui allait en découler au Croissant.
- 4) Que l'on doit prendre acte que la zone du Croissant s'est transformée bon an mal an en "zone d'activité économique" agglomérée de part et d'autre de la RD 973. Or, une zone d'activité conçue comme telle, se crée habituellement à l'écart d'un axe routier de circulation car c'est une condition importante pour la pérennité de cette zone. L'axe routier apportant alors aux acteurs économiques la fluidité dont ils ont besoin.

Compte tenu du chaos urbanistique et routier qui en résulte aujourd'hui, on ne peut que constater que le département éprouve les plus grandes difficultés à établir des propositions qui satisfassent ses objectifs même réduits à leur plus petit commun dénominateur : « Améliorer significativement cet axe routier tout en préservant notre patrimoine naturel. [...] 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... ». (Cf. document d'information du département sur la Concertation préalable, « Les objectifs du projet : moderniser dans le respect environnemental »).

Quelles que soient les propositions finalement mises en œuvre, elles ne pourront pas « réparer » ce qui n'a pas été fait ou ce qui a été le fruit de décisions incohérentes. Elles viendront compenser partiellement les nuisances héritées du passé. Elles devront impérativement veiller à optimiser ce qui existe sans créer de nouvelles nuisances – notamment par le report éventuel du problème sur d'autres routes, d'autres localités et d'autres riverains – et à apporter des réponses incontestables sur le plan de la biodiversité.

Pour ce qui concerne la consultation en cours, on ne peut que regretter une fois de plus que le département et les autres collectivités concernées restent focalisées sur des aménagements exclusivement routiers et n'aient pas saisi l'occasion de ce trop long processus d'indécision, de

réflexion et de concertation pour proposer et mettre en œuvre « en même temps » des solutions de mobilités complémentaires (qui auraient pu et dû être mises en place depuis longtemps...). Il faut bien être conscient que tout nouvel aménagement consacré à la circulation automobile va générer de nouvelles fragmentations du territoire et contribuer à le rendre de plus en plus imperméable à la circulation des piétons, des cyclistes et des espèces animales familières de ces espaces.

À l'occasion de ce processus de concertation, il aurait été utile de procéder à la ré-interrogation des projets qui ont été engagés sur la base :

- du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (STRADDET) ;
- du schéma de cohérence territoriale (SCOT) ;
- des plans locaux d'urbanisme (PLU).

Cette analyse aurait permis d'identifier la chronologie des décisions malencontreuses – ou de l'absence de décision – qui a conduit à la situation actuelle et d'en tirer les enseignements pour l'avenir immédiat et pour le long terme.

Pour ne prendre qu'un seul exemple, il faut prendre acte de la faute commise en laissant une ZAC prospérer de part et d'autre de la RD 673 ; cet errement est bien à l'origine de l'engorgement de l'axe routier que l'on cherche désespérément à traiter...

L'assemblée départementale devra faire ses choix en prenant en compte :

- les nuisances subies par les riverains ; en cas d'absence de solutions ponctuelles, la nécessité de provisionner le rachat des logements et locaux d'activité pénalisés, sur le principe du volontariat ;
- la préservation des espaces naturels et des terres cultivables ;
- les besoins des usagers (tous modes de mobilités confondus) en matière de fiabilité et de sécurité ;
- la mise en œuvre des dispositifs réglementaires permettant de mettre un terme au développement anarchique des zones d'activité ;
- le coût des investissements qui devrait être réparti entre les diverses offres de mobilités ;
- la nécessité de mettre en place une offre diversifiée de mobilités à l'échelle de l'ensemble des territoires concernés.

L'association pour la promotion des ports de Granville a élaboré cette contribution à la concertation publique en partenariat avec 11 associations qui, chacune pour ce qui la concerne, propose des réponses originales au sein d'une démarche collective. Les propositions élaborées à cette occasion ne sauraient pour autant exonérer les élus du territoire et leurs services de leurs responsabilités dans la mise en œuvre des aménagements à venir. Associations partenaires :

- AAPEGA Association pour un aménagement protecteur de l'environnement de la route Avranches-Granville
- Agissons pour le climat GTM
- Collectif train, Sud Manche
- Les Amis de l'anse de Hérel
- Manche Nature
- Maisons paysannes de France Basse-Normandie
- Rencontres granvillaises
- Strand Hugg
- Un avenir avec les Saint-Pairais
- Vie et Mémoire du Vieux-Granville
- La Ville à vélo

Les propositions de ces associations démontrent qu'il est tout-à-fait possible de mener un autre projet pour le territoire, apportant autant de fluidification du trafic et de nuisances réduites pour les riverains, mais plus respectueux des enjeux climatiques, environnementaux et sociaux. Elles s'opposent donc fermement à tout projet d'une 2 x 2 voies continue de Granville à Avranches.