



Objet : Concertation Granville/Avranches / Cahier des acteurs

Monsieur le Président du Conseil Départemental de la Manche,
Madame la garante, Monsieur le garant,

UNE VOIE RAPIDE INDISPENSABLE AU DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ DU SUD-MANCHE

La liaison routière entre Granville et Avranches constitue par nature un enjeu essentiel pour le Sud-Manche, car elle relie les deux pôles majeurs du territoire (la 3ème et la 4ème ville du Département): le premier pour sa vocation touristique et littorale, et le second pour son ancrage dans l'arrière-pays et sa connexion aux grands axes nationaux comme l'A84.

Renoncer à une liaison de qualité entre Granville et Avranches, c'est condamner un territoire de 143 000 habitants à l'enclavement et au sous-développement chronique.

Or, force est de constater que cette liaison, telle qu'elle existe aujourd'hui, ne fonctionne pas. En moyenne, 17 000 véhicules fréquentent quotidiennement certains de ses tronçons. En haute-saison, des pics jusqu'à 25 000 véhicules par jour sont observables. Ce trafic est similaire à celui de certaines portions d'autoroutes : c'est autant, par exemple, que le nombre de véhicules passant chaque jour par le Pont de Normandie (autoroute A29).

Au regard de ce trafic, le tracé actuel (RD673 essentiellement) n'est pas adapté et entraîne des problèmes multiples :

Pour les usagers de la route, d'importants phénomènes de congestion. Le taux d'occupation, c'est-à-dire la proportion de temps durant laquelle un point de chaussée est occupé par la présence de véhicules, est supérieur à 50 % sur une bonne moitié du parcours et, sur certains tronçons, supérieur à 75 % voire égal à 100 % (zone d'activités du Croissant à Saint-Pair-sur-Mer). Ces chiffres témoignent d'une saturation évidente et se traduisent par un taux d'accidents sensiblement supérieur à la moyenne des routes départementales. Sur la RD673, on observe ainsi une densité de 0,19 accident par kilomètre (contre 0,15 entre Saint-Lô et Coutances).

Pour les riverains, une vie rendue infernale. Les flots ininterrompus de véhicules occasionnent d'importantes nuisances sonores, des difficultés d'insertion dans le trafic routier depuis leur domicile et un délabrement des habitations (apparition de fissures), sans compter les vibrations permanentes. Le président du département de la Manche, Jean Morin, a lui-même souligné « l'état de désespoir de ces riverains ».

L'achèvement de la construction d'une voie rapide adaptée et sans obstacle, contournant les lieux principaux d'habitation, est une nécessité :

Une nécessité humaine, pour permettre aux nombreux riverains du tracé actuel de retrouver une vie normale. Cette route est devenue « la route de l'enfer », tandis que le contournement des lieux d'habitation permettrait de redonner vie à des hameaux entiers. Rendre ces hameaux de nouveau attractifs apporterait une réponse concrète et immédiate à la crise du logement vécue sur le littoral granvillais. Penser qu'on peut racheter des dizaines de maisons implique de reloger ces personnes alors que la tension immobilière est prégnante et ne résoudra en rien les problèmes de fluidité sur cet axe.

Une nécessité sanitaire, pour permettre aux patients qui le nécessitent et aux services d'urgence de se rendre facilement sur le site hospitalier d'Avranches. Une voie rapide peut sauver des vies, quand l'on connaît le délai idéal de prise en charge en cas d'infarctus ou d'AVC, dont chaque minute compte.

Une nécessité économique, pour ne pas laisser à la traîne l'activité des entreprises et des artisans du Sud-Manche. L'absence d'une voie rapide est une entrave à la capacité de recrutement des acteurs économiques (3 500 projets d'embauche jugés difficiles à pourvoir en 2025), allonge les délais de livraison / d'intervention et fragilise la compétitivité des structures locales.

Une nécessité environnementale, en raison de l'impact environnemental considérable des embouteillages. Sur un tronçon d'autoroute, un bouchon entraîne seize fois plus d'émissions de gaz à effet de serre qu'en trafic fluide. La consommation d'essence au kilomètre est ainsi multipliée par deux, du fait de la nécessité de freiner, de redémarrer et de rester en première ou en deuxième. Pour exemple un camion qui consomme en moyenne 30L de gasoil en consomme 200 dans les montées après la Havaudière et celle de la butte es gros. En outre, la construction de la voie rapide permettra à la route actuelle de devenir un lieu de passage sécurisé pour les vélos et autres mobilités douces.

La voie rapide n'est pas la route de trop, mais la route qu'il faut. Ce n'est pas elle qui entraînera une augmentation du recours à la voiture individuelle entre Granville et Avranches ; c'est au contraire l'augmentation continue du trafic depuis plusieurs décennies qui la rend plus que jamais indispensable. En 1994, le nombre de véhicules moyen journalier la fréquentant s'établissait à moins de 10 000 – contre 17 000 aujourd'hui. Cette situation est appelée à se dégrader davantage encore dans les années à venir, du fait d'un double phénomène : celui de l'augmentation de la population (4 500 habitants supplémentaires attendus sur le périmètre de Granville Terre & Mer d'ici 2037) et celui de l'attractivité nouvelle du territoire qui constitue un îlot de fraîcheur convoité dans le contexte de réchauffement climatique. A titre de rappel de 2002 à 2017 ce sont 2000 km de routes communales qui ont été construites (lotissement, zone d'activités...), soit 136 km de route réalisées par an dans le département. Ces réalisations sont à mettre en parallèle aux 15 km de 4 voies qui restent à finir sur cet axe, dont les normes environnementales sont bien plus drastiques que celles imposées aux voies communales.

UN SOUTIEN DE L'ÉTAT IMPÉRATIF POUR ACHEVER UN PROJET VIEUX DE 40 ANS

La voie rapide Granville-Avranches est un « serpent de mer » qui remonte à plus de 40 ans. Les premières discussions à ce sujet datent des années 1980, et une première enquête publique menée en 1995 se solde par un avis défavorable du commissaire-enquêteur. Le projet est relancé en 2001, sous l'impulsion du président du département. En 2006, un arrêté préfectoral déclare d'utilité publique les acquisitions de terrains et les travaux nécessaires à l'aménagement d'une telle liaison.

Malheureusement, différents recours n'ont permis aux études de démarrer qu'à compter de mars 2010. La construction de la voie rapide est alors échelonnée en cinq sections, dont seules deux ont été effectivement réalisées : le contournement de Sartilly ouvert à la circulation en 2015, et celui de Marcey-les-Grèves en 2019. Si le premier contournement est un succès, le second est complètement sous-utilisé en l'absence d'un raccordement entre les deux. Or, ce raccordement ainsi que les deux autres sections restantes du projet ont fait l'objet en 2021 d'un rejet par les services de l'État de la demande d'autorisation environnementale émanant du département. Depuis, l'achèvement de cette voie rapide est au point mort.

Cette situation ubuesque n'est pas sans rappeler l'arrêt du chantier de l'A69 dans le Tarn. La suspension de l'achèvement de la voie rapide Granville-Avranches donne le sentiment partagé d'un immense gâchis : il s'agit d'un non-sens budgétaire, au regard des sommes colossales déjà engagées (5 millions d'euros d'acquisitions foncières et d'études). L'argent du contribuable n'est pas destiné à financer les attermoissements d'une action publique plus que jamais fragilisée. Si, pendant longtemps, il nous a été expliqué que l'État ne pouvait pas tout, l'impression désormais donnée par l'État est qu'il ne veut plus rien du tout. Nous ne pouvons pas croire que cette impression soit la réalité. Les dernières consultations des parlementaires et du Président du Département avec Le Ministre Des Transports peut laisser penser à un soutien de l'Etat et à la prise de conscience que les territoires ruraux méritent le désenclavement autant que les grandes métropoles.

Pour que la route de l'enfer ne devienne pas la route de la mort, il est urgent que le gouvernement et le Département se saisissent de ce projet et concourent à le faire aboutir. Seul l'achèvement du tracé d'une voie rapide, d'une voie express ou d'une 4 voies tel que prévu en 2006 permettra de répondre aux attentes légitimes des riverains et des usagers.

Régis YVER
Président de l'ASVEGA

Mail : asso4voies.granvilleavranches@gmail.com

Siège social de l'association :

CCI Ouest Normandie
n°270 Ampère ZA de la Lande
50380 SAINT-PAIR-SUR-MER

Réseau routier dans la Manche

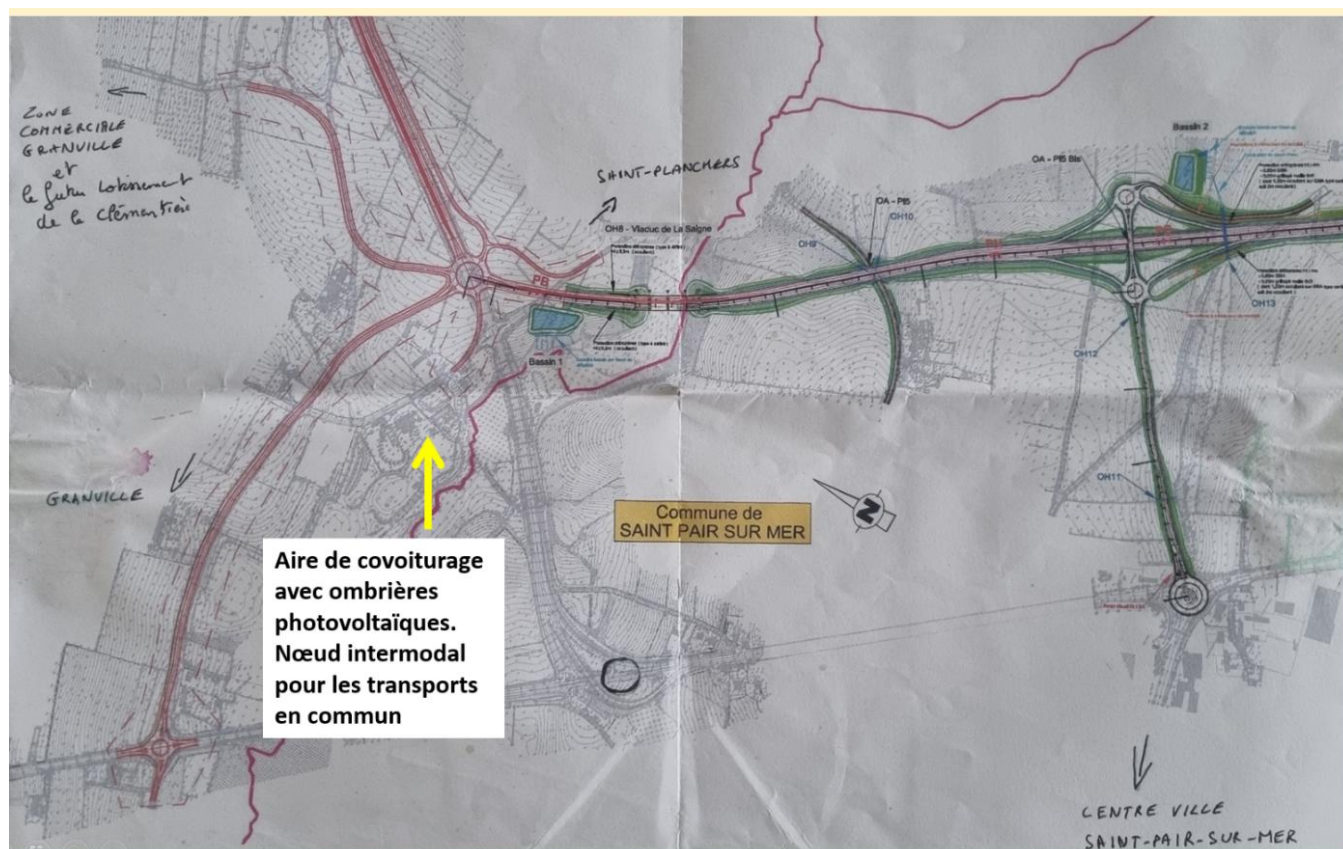
Consistance du réseau

	2002	2017
Routes nationales	207	139
Routes départementales	7 552	7 762
Voies communales	5 762	7 676
TOTAL	13 569	15 638

Axe Granville – Avranches, reste 15 km à construire, soit 0,09 %

2000 km de routes communales construites en 15 ans, soit 136 km par an

Suite au déplacement de la déchèterie dans la zone du Theil, possibilité de transformer cette surface en aire de covoiturage avec ombrières photovoltaïques et nœud intermodal pour les transports en commun.



Mise en place de navette pour rejoindre le centre-ville de Granville



Ombrières photovoltaïques d'une puissance totale de 250 kwc.
Production annuelle moyenne: **325000 kWh**



Mise à disposition d'abris vélos sécurisés

Ombrières photovoltaïques couplées à des bornes de recharge

Source: <https://www.o2d-environnement.com/realisation/parking-alliant-systemes-de-sols-permeables-et-ombrières-photovoltaïques/>

Il pourrait être envisagé de procéder à une mise en valeurs des zones humides dans les secteurs de la Saigue, du ruisseau de l'Oiselière, du secteur de la Maréchallerie et du Thar à la Havaudière.

Ci-dessous, exemple de ce qui a été fait dans la Vallée de la Guérinette, lors de la construction de la 2x2 voies de la déviation de Marcey-les-Grèves.

Vallée de la Guérinette, contournement Marcey-les-Grèves



Zones de valorisation des zones humides

