

Pour le développement du vélo – une alternative à l'autosolisme

Cahier d'acteur – La Ville à Vélo

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 pris 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 d'un côté, 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 de l'autre – et cela dans une vision globale du territoire et de décarbonation des mobilités ?

12 associations locales, en convergence d'idées, 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
- Le Collectif Train Sud Manche
- 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 développement du vélo – une alternative à l'autosolisme



Contribution portée par l'association La Ville à Vélo

Par cette contribution, nous proposons une analyse générale de la démarche entreprise par le département, rappelons les enjeux de la mobilité cyclable et faisons des propositions pour faciliter et sécuriser l'usage du vélo sur le territoire concerné par la route, conformément aux statuts de l'association, dans l'intérêt de tous.

Le projet présenté

Après l'abandon du projet d'une voie rapide 2 x 2 voies entre Granville et Avranches pour des incompatibilités environnementales, le département de la Manche porte à concertation un projet d'aménagement de l'axe historique entre Granville et Avranches.

Ce projet de restructuration de l'axe prévoit des aménagements ponctuels de différentes natures :

Élargissement de la chaussée pour installer des bandes multifonctions sur 4 tronçons.

Des variantes, soumises à l'avis de la population, sur 3 autres sections (le Croissant, les hameaux du Thar et de la Havaudière et celui de la Butte à Gros

- Aménagement de l'axe avec chicane, feux tricolores pour sécuriser les hameaux
- Contournements ponctuels de ces 3 secteurs

Les 3 variantes d'aménagement de l'axe sont chiffrées à 26 000 000 € au total.

Les 3 variantes de contournement sont chiffrées à 136 000 000 € au total.

Notre analyse de la démarche du département

Malgré des objectifs de protection de l'environnement affichés dans les documents de la concertation, les variantes de contournement représentent un impact non négligeable sur :

- L'environnement et la fragmentation des milieux naturels (vallée du Thar),
- L'artificialisation des terres agricoles (emprise foncière estimée à 12 ha) ;
- Le cadre de vie (report des nuisances sur des habitations désormais impactées mais aujourd'hui au calme - les talus et ouvrages nécessaires pour franchir les vallées, eu égard à la topographie) ;
- Le climat (les ouvrages participent 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 diminuer...)
- Les finances publiques (surcoût de 110 000 000 € par rapport à l'aménagement de l'axe).
- **La pratique cyclable du territoire** (par des routes coupées comme c'est le cas du contournement de Granville).

Dans le cadre de cette concertation, nous demandons que **soient abandonnées les options de contournement** et privilégions les options proposant **l'aménagement de l'axe**.

Cependant, nous regrettons une absence de réflexion globale sur les **mobilités alternatives et décarbonées** (train, bus, covoiturage, vélo, multimodalité), à l'échelle du bassin Granville/ Avranches, en contradiction avec les objectifs de réduction des **gaz à effets de serre** auxquels sont engagés État et collectivités (Loi Climat & résilience n° 2021-1104 + Accord de Paris). Ainsi est négligé le report modal potentiel sur les mobilités alternatives et donc une diminution de l'autosolisme, pouvant apporter à la fois une **fluidification du trafic**, une réduction des **nuisances** pour les riverains ainsi que la réduction des **impacts sur l'environnement**.

Rappel des nombreux bénéfices de la pratique du vélo

Pour l'environnement et climat

Mobilité décarboné : Le vélo musculaire est un mode de mobilité complètement décarboné. Le VAE utilise 15 à 20 moins d'énergie qu'une voiture électrique. Par conséquent, la pratique du vélo a un effet positif sur l'environnement et le climat, par la diminution des émissions de CO₂, de polluants atmosphériques et de bruit. Il contribue à atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre et de neutralité carbone.

Amélioration de la qualité du cadre de vie : Le report modal de la voiture au vélo a des effets positifs sur le cadre de vie de tous les habitants. Il augmente la fluidité de la circulation et réduit des embouteillages et de la congestion (certaines études montrent qu'une réduction de 5 % à 10 % du trafic dans une zone congestionnée peut réduire les embouteillages de 20 % à 40 %). Dans certains cas critiques 5 % de voitures en moins suffisent à rétablir un trafic fluide. Les espaces publics et riverains, moins soumis aux pollutions et nuisances sonores, deviennent plus agréables.

Pour les collectivités

Maîtrise des finances publiques : Les vélos, par leur faible poids, usent beaucoup moins l'infrastructure routière qu'une voiture. Il en résulte un plus faible coût pour l'entretien des routes. Une part modale vélo plus élevée induit une réduction des dépenses de santé publique grâce à une population plus active et en meilleure santé.

Dynamisme économique : L'usage du vélo engendre le développement d'emplois locaux, pour l'achat, la réparation, la location, la construction des infrastructures. Il favorise également la fréquentation des commerces de proximité - les cyclistes s'arrêtant plus souvent et consommant localement.

Pour les cyclistes

Une mobilité à moindre coût : L'accès aux services publics ou privés, au travail, à l'école, aux loisirs et à la culture est un droit majeur. Les transports sont le second poste de dépenses des familles après le logement. Utiliser davantage le vélo au sein d'une famille peut représenter une économie mensuelle de 50 à 100 € si on utilise le vélo pour des trajets fréquents et courts, et de 300 à 500 € si le vélo se substitue à une des voitures de la famille. La possession d'un VAE

double le rayon d'action du cycliste et diminue corrélativement les kilomètres parcourus en mode motorisé jusqu'à induire l'abandon de la deuxième voiture. C'est autant de pouvoir d'achat gagné !

Autonomie et cohésion sociale : Le vélo constitue une mobilité plus inclusive : il est accessible à toutes les classes sociales. Accessible aux jeunes, ce mode de transport est également accessible aux personnes sans permis.

Santé et bien-être : L'utilisation du vélo pour les trajets du quotidien constitue une activité physique régulière réduisant les risques de maladies cardiovasculaires, de diabète ou d'obésité, mais aussi le stress grâce à un mode de déplacement dont le temps de parcours est souvent plus prévisible qu'en voiture !

Les besoins en matière de mobilité à vélo

Fin 2024 / début 2025, notre association a mené une enquête en sondant largement l'avis des usagers du vélo des communes de Granville Terre et Mer sur les déplacements à vélo effectués au quotidien, sur les points positifs réalisés, sur les freins et les dysfonctionnements constatés, notamment en matière d'aménagements cyclables existants, mais aussi sur les besoins et attentes exprimés ([voir la synthèse par ce lien](#)).

En superposant les différents constats de trajets pratiqués, de condition de circulation et des besoins, ressortent les **besoins à l'échelle du territoire** :

- Les 3 axes : des aménagements cyclables **sécurisés et continus** sur les grandes liaisons du territoire
- Les **itinéraires secondaires** : à valoriser, à sécuriser par des aménagements simples et une meilleure signalisation, en soignant en particulier les intersections, après identifications des points durs ;
- La multiplication de **voies partagées** et apaisées en renforçant les actions de sensibilisation au partage de la route et des aménagements pour réduire la vitesse de circulation des véhicules.
- La multiplication de lieux **stationnement vélo sécurisés** (abrités ou pas, selon le contexte).

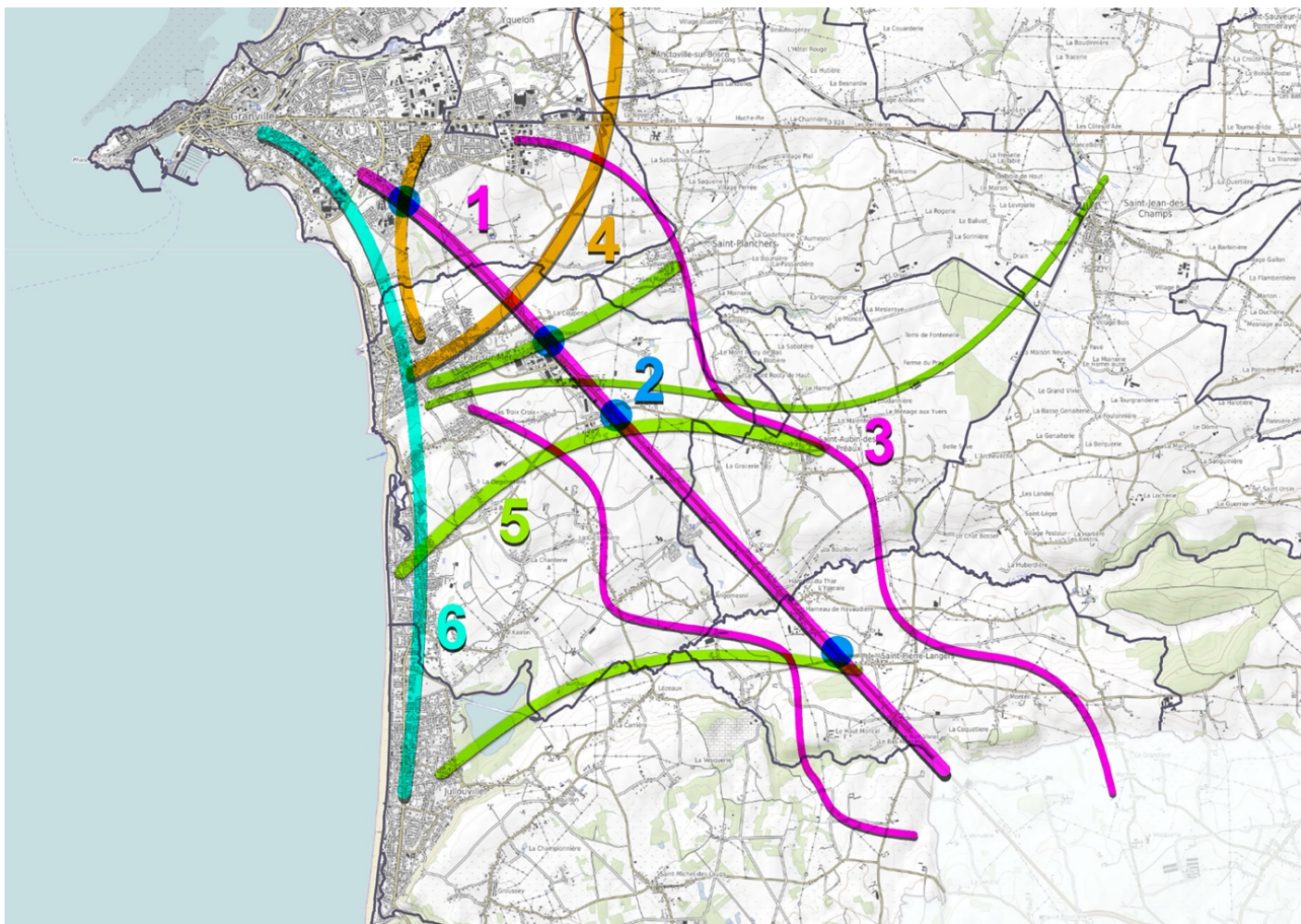
Et les besoins repérés en lien avec l'axe Granville- Avranches :

- Liaison Granville – Saint-Pair-sur-mer (le Croissant)
- Continuité de la liaison littorale sud
- Liaison transversale nord – sud (contournement de Granville)
- Accès au littoral depuis les communes du rétro-littoral.

Nos préconisations en faveur de la mobilité à vélo autour de l'axe Granville Avranches

Forts de ces analyses, nous suggérons les pistes d'action suivantes pour favoriser le report modal sur le vélo, en améliorant les aménagements cyclables selon la carte ci-dessous :

1. Intégrer une **piste cyclable le long de l'axe** Granville-Avranches à réaménager
2. Aménager des aires de **stationnement vélo sécurisés** sur les aires de covoiturage, à proximité des arrêts de bus et des arrêts de *Covoitstop* (voir le cahier d'acteur des *Rencontres Granvillaises*)
3. Faciliter la circulation à vélo sur les **routes parallèles** à l'axe principal par des voies partagées, la sécurisation des traversées des intersections et un jalonnement cohérent.
4. Faciliter la circulation à vélo sur les **routes de contournement de l'agglomération granvillaise et perpendiculaires**, par la sécurisation des traversées des intersections et par des aménagements cyclables ou voies partagées, selon le contexte.
5. Faciliter la circulation à vélo sur les **routes transversales** à l'axe, reliant ainsi le littoral aux communes rétro-littorales, par la sécurisation des traversées des intersections et par des aménagements cyclables ou voies partagées, selon le contexte.
6. Rendre enfin l'**itinéraire du littoral continue** et le relier aux transversales à créer (conformément au projet de Réseau Cyclable d'Intérêt Départemental).



Carte illustrant les 6 points indiqués ci-dessus
Réalisée par la Ville à vélo sur un fond Géoportail en 2025

En conclusion

Nous nous exprimons en faveur de l'aménagement de **l'axe routier actuel** et des traversés des hameaux de manière à réduire les nuisances pour les riverains, faire respecter les vitesses limitées, améliorer la qualité de leur cadre de vie et **permettant un usage sécurisé du vélo**. Et de fait pour **l'abandon des projets de contournement**.

Pour fluidifier le trafic, nous préconisons la réduction du trafic automobile par des **alternatives à l'autosolisme** et notamment le **report modal sur le vélo**.

Notre proposition peut en être un levier, si elle est intégrée dans un **plan pluriannuel de travaux** avec le **soutien financier du département**, compte tenu des **économies réalisées du fait du choix de l'aménagement de l'axe existant**.

Nous attirons votre attention sur les propositions complémentaires :

- **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*

Avant toute poursuite de projet d'aménagement d'ordre qu'il soit, nous demandons 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 des **préconisations indiquées ci-dessus**.