



Concertation préalable sur l'aménagement routier Granville–Avranches (D673)

À l'attention de Madame Sophie MARIE et Monsieur Bruno BOUSSION, garants

1. Introduction et Contexte

Le Conseil départemental de la Manche a renoncé au projet initial de 2x2 voies entre Granville et Avranches, un projet coûteux, contesté et en complet décalage avec les enjeux climatiques et environnementaux actuels. Cette décision a ouvert une nouvelle phase de concertation afin de concilier les impératifs de mobilité, de sécurité routière, de développement économique et de protection des écosystèmes.

L'axe routier Granville–Avranches est un maillon essentiel du territoire, reliant deux pôles majeurs du Sud-Manche et traversant des zones d'habitat dispersé, des espaces agricoles et des zones naturelles sensibles. Les solutions retenues doivent être réalistes, proportionnées et compatibles avec les objectifs fixés par la Stratégie nationale bas carbone (neutralité carbone 2050), la loi Climat et Résilience de 2021, et la loi Biodiversité de 2016. C'est dans cet esprit que nous proposons de retenir les variantes C (ZA du Croissant), A (hameau de la Havaudière) et B (Marcey-les-Grèves).

2. Justification des choix

Variante C : ZA du Croissant

Le secteur du Croissant concentre une grande partie des difficultés actuelles : trafic dense aux heures de pointe, proximité immédiate de zones d'activité économique et d'habitat, et contraintes d'espace liées à l'urbanisation existante. La variante C apporte une réponse pragmatique et ciblée. Elle privilégie des aménagements localisés de sécurisation et de fluidification, plutôt qu'un élargissement massif de la voirie qui induirait de nouveaux flux automobiles et accentuerait les nuisances. De plus, elle permet d'éviter une artificialisation supplémentaire des sols agricoles et humides, en cohérence avec l'objectif Zéro Artificialisation Nette (ZAN). En améliorant ponctuellement les carrefours et les accès, la variante C garantit des gains de sécurité et de temps de parcours sans aggraver la pression sur l'environnement.

Variante A : Hameau de la Havaudière

La Havaudière est un secteur où les riverains subissent fortement les nuisances du trafic : bruit, pollution, vitesse excessive. La variante A répond à ces enjeux par des mesures proportionnées qui visent d'abord la sécurisation des traversées et la réduction des nuisances, sans recourir à de nouvelles infrastructures lourdes. Elle participe à l'amélioration de la qualité de vie locale et réduit les risques d'accidents, tout en respectant les continuités écologiques et les trames bocagères. Cette solution est en phase avec les attentes citoyennes exprimées lors de la concertation, qui privilégient la sécurité et la sobriété à l'expansion routière.

Variante B : Marcey-les-Grèves

Le secteur de Marcey-les-Grèves a déjà fait l'objet d'investissements significatifs avec les contournements existants. La variante B complète utilement ces aménagements en optimisant l'existant, sans relancer de grands projets routiers très consommateurs en fonds publics et destructeurs pour l'environnement. Elle correspond à une logique de modernisation et de sécurisation des infrastructures en place, avec un rapport coûts/bénéfices bien plus favorable que des projets routiers lourds. Elle permet de traiter efficacement les points noirs identifiés sans dénaturer davantage le territoire.

3. Argumentaire transversal

Climat et santé

Les transports routiers constituent la première source d'émissions de gaz à effet de serre en France (34 % en 2024 selon le Haut Conseil pour le Climat). Dans le Sud-Manche, l'absence d'alternatives sérieuses à la voiture individuelle amplifie ces émissions. Or, chaque nouveau projet routier alimente le « trafic induit » : élargir une route, c'est créer de nouveaux déplacements motorisés, ce qui annule rapidement les bénéfices attendus en termes de fluidité. Au contraire, miser sur les mobilités collectives (train, bus, navettes) et les mobilités douces permet de réduire structurellement les émissions et la pollution atmosphérique, source de maladies respiratoires et cardiovasculaires. L'argument sanitaire est donc central : privilégier C, A et B, c'est protéger la santé publique.

Biodiversité et zones humides

Les zones humides du Sud-Manche jouent un rôle majeur : elles stockent le carbone, régulent les crues, filtrent l'eau et abritent une biodiversité exceptionnelle. Elles sont déjà menacées par l'urbanisation et l'agriculture intensive, or 30 à 50 % d'entre elles ont disparu en France en quelques décennies. Tout projet routier majeur accentuerait leur destruction, en contradiction avec les lois Biodiversité (2016) et Climat & Résilience (2021). Les variantes C, A et B, en limitant les emprises nouvelles, préservent mieux ces écosystèmes essentiels. De plus, la destruction des haies et des trames bocagères aurait des conséquences irréversibles sur les pollinisateurs et la faune locale.

Démographie et trafic

Les données démographiques sont claires : la Manche perd des habitants et sa population active diminue (-9 % entre 2008 et 2022). Le trafic routier sur la D673 est stable depuis plusieurs années. Il n'existe donc aucune justification à de nouveaux grands projets routiers, coûteux et inadaptés aux évolutions futures. Investir dans l'entretien, la sécurisation et les alternatives de mobilité est plus cohérent que d'élargir les routes à contre-courant des besoins réels.

Économie et budget

Les projets routiers lourds atteignent des coûts vertigineux (8 millions d'euros par km pour une 2x2 voies en moyenne). Le Département reconnaît lui-même être sous tension budgétaire. Les variantes C, A et B permettent d'optimiser l'efficacité des investissements en ciblant les points les plus critiques, sans alourdir inutilement la dette publique. Cet argent économisé peut être redirigé vers le ferroviaire, les transports collectifs ou les services publics de proximité, qui répondent davantage aux besoins des habitants.

Mobilités alternatives

La vraie solution de long terme réside dans le report modal : train, tram-train, bus express, covoiturage, vélo. La ligne ferroviaire Granville–Avranches–Rennes est sous-utilisée mais dispose d'un potentiel énorme pour les déplacements domicile-travail et touristiques. Sa modernisation coûterait moins qu'un projet routier et offrirait une réponse durable aux besoins de mobilité. De même, le développement des zones de covoiturage, l'auto-stop organisé (covoit-stop) et les infrastructures cyclables sécurisées sont des leviers rapides et efficaces. Retenir C, A et B permet d'ouvrir la voie à ces investissements alternatifs, au lieu de s'enfermer dans une dépendance routière.

4. Conclusion

Le choix des variantes C (Croissant), A (Havaudière) et B (Marcey-les-Grèves) constitue un compromis réaliste, écologique et économiquement soutenable. Ces solutions ciblées améliorent la sécurité des usagers, réduisent les nuisances pour les riverains, respectent les engagements climatiques et sanitaires, et permettent de préserver les ressources financières du Département. Elles sont les seules à concilier les impératifs d'aujourd'hui avec les responsabilités envers les générations futures.

Nous appelons les garants à prendre en compte ces variantes sobres et efficaces, et à écarter toute relance de projets routiers surdimensionnés, incompatibles avec la transition écologique et la justice sociale.

Veuillez croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de notre considération distinguée.