

Cahier d'acteur

Projet d'aménagement routier « Granville – Avranches »

Association « Un Avenir AVEC les Saint-Pairais »
uaasp50@gmail.com / 06.98.03.38.32
285 rue de la Mairie 50380 Saint-Pair/Mer
Site internet : <https://www.uaasp.fr/>

**Concertation préalable du 23 juin au 22
septembre 2025**

Nous, nous avons travaillé les propositions du Département !

L'association a été créée au 1^{er} semestre 2017 avec un but principal

**Faire en sorte que l'avenir de notre commune
se prépare AVEC la contribution de tous ses habitants !**

Depuis mi-2024, elle s'est investie avec d'autres associations au sein de GTM sur le "serpent de mer" qu'était devenu le projet d'une 2X2 voies entre Granville et Avranches.

Projet arrêté définitivement mi 2021. Trois ans plus tard les cris d'alarme des riverains et les revendications des usagers de cet axe routier étaient toujours sans réponse tout en laissant libre cours à la revendication d'un éventuel retour à une 2X2 voies !

Avec quelques associations au sein de GTM, nous avons donc chaussé nos bottes et arpenté la zone du Croissant, celle de la Maréchallerie, de la Havaudière et du Barreau entre Sartilly-Baie-Bocage et Marcey-les-Grèves, dans le but d'identifier sur cet axe routier des aménagements réalistes et réalisables sans plus attendre ! En septembre 2024, nous avons alors présenté le résultat de nos travaux aux élus/élus.

Aujourd'hui, **le nouveau projet** du Département fait l'objet d'une concertation.

Forts de l'expérience acquise en 2024, nous avons étudié ce nouveau projet, ensemble, **12+1 associations réunies (*)**.

Nous avons décidé de présenter - au travers de nos différents cahiers d'acteur - une synthèse commune de nos réflexions et l'ensemble de nos suggestions.

Rappel du contexte :

En une vingtaine d'années le contexte a profondément changé. Les travaux du GIEC et de l'IPBES ont eu l'effet d'un cri d'alarme tant auprès de la population que dans les centres de décision gouvernementaux. Ainsi, répondre aux besoins de sobriété foncière et de préservation de notre patrimoine naturel c'est devenu prioritaire dans la mise au point des projets routiers. Prioritaire, si l'on veut une terre encore habitable demain pour nos enfants et nos petits-enfants.

Conséquence sur l'axe routier Granville-Avranches : le Département a ainsi repensé profondément son projet initial de 2X2 voies datant de 2006 et fait aujourd'hui une proposition pragmatique sous la forme d'esquisses d'aménagement de cette route visant à sécuriser les points accidentogènes, à fluidifier la circulation et à résoudre au mieux les nuisances auxquelles sont confrontés les riverains.

Cette proposition du Département fait l'objet pendant l'été 2025 d'une consultation publique des habitants. C'est dans ce cadre qu'a été conçu ce cahier d'acteur.

Nous, nous adhérons pleinement aux motifs qui ont conduit à cette proposition.

Les suggestions de notre groupe de 13 associations

Elles ont été élaborées à partir des esquisses du Département (ref : le document de présentation de 8 pages)

- Suggestion d'aménagement du secteur du Croissant (**elle est présentée ci-dessous et aussi se référer aux cahiers d'acteur de "Manche Nature" et de l'AAPEGA**)
- Suggestion d'aménagement du secteur de la Maréchallerie et de la Havaudière (**se référer aux cahiers d'acteur de "Rencontres granvillaises et de "Agissons pour le climat GTM"**)

Notre groupe les a complétées par d'autres suggestions !

En effet, la proposition globale conçue sous la direction d'Axel Fortin Larivière, Vice-Président en charge des « déplacements », se limite aux aspects "techniques" de cet axe routier.

Or, cet axe routier

1. est central dans le triangle socio-économique Granville – Villedieu-les-Poêles – Avranches
à ce titre,
2. il s'inscrit dans les plans à moyen et long terme de transformation de l'urbanisme
3. et il représente - au même titre que les autres priorités - une des priorités dans la politique du Département

Plus précisément,

- 1) La question centrale **des besoins de services autour de la mobilité** dans le triangle socio-économique Granville – Villedieu-les-Poêles – Avranches n'est pas du tout abordée, ici, par le Département.

Or, partout où l'on optimise ces offres de service (1) de concert avec une transformation de l'urbanisme qui répond aux objectifs nouveaux (2) on ne raisonne plus du tout en n'étant centré que sur "routes" et "véhicules routiers" ...

- (1) routes, pistes cyclables, réseaux ferrés, réseaux de bus en agglomérations et entre elles
- (2) tout à portée de main, circuits courts, déplacements sécurisés, zones d'activité implantées hors des axes routiers mais reliés à eux, etc.

- 2) **N'est pas non plus abordée ici**, dans ce processus de concertation, **la ré-interrogation des décisions qui ont été prises 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),

Elle aurait permis d'identifier les décisions erronées et d'en tirer les enseignements.

Ainsi, pour ne prendre qu'un seul exemple, comprendre l'erreur commise en laissant une ZAC s'agglomérer de part et d'autre de la D973. Erreur qui est l'un des motifs de l'engorgement à cet endroit de l'axe routier.

- 3) **Grand silence aussi sur le cadre budgétaire du Département dans lequel s'inscrit cet investissement routier !**

Ce qui est très regrettable dans le cadre de la concertation en cours. En effet, les choix de variantes ne peuvent pas, à l'évidence, être faits comme si l'argent coulait à flot pour chacune des priorités du Département ! C'est bien ce qui ressort de la communication toute récente du Président du Département dans les médias :

- « ... la situation est intenable dans la durée »
- « ... il faut trouver de l'argent tout en abaissant drastiquement nos dépenses »
- « ... l'objectif étant de chercher des économies »

En ce qui nous concerne, notre ligne directrice a été de rechercher impérativement des solutions d'aménagement de qualité sous-tendues par un budget le plus réduit possible.

D'où les suggestions telles que :

1. Optimiser les réseaux ferrés et aussi mettre en place un tram-train qui relie les communes depuis Granville en passant par Folligny jusqu'à Avranches et Dol de Bretagne ... (**se référer au cahier d'acteur de l'association "Le Collectif Train"**)

- Investir dans le réseau sécurisé des circuits vélos dans tout le territoire permettant ainsi des déplacements aisés dans toute la campagne des petites communes jusqu'aux centres plus importants (**se référer au cahier d'acteur de l'association ``La Ville à Vélo``**)
- Mettre en place à coût minime le moyen de faire de l'auto-stop sécurisé permettant là aussi de ne pas prendre sa voiture pour certains déplacements (**se référer au cahier d'acteur de l'association ``Rencontres granvillaises``**)
- Alerte sur l'activité portuaire à Granville et son évolution à venir qui participe aux thromboses quotidiennes de cette D 973. En prendre la mesure ! (**Cahier d'acteur de l'APPG**)

En conclusion.

Comment concilier la diminution importante des nuisances aux riverains (pollution, bruit, insécurité), la fluidité de la circulation, la réduction de l'*autosolisme*, les contraintes de réduction des coûts, la facilité de déplacement pour les personnes pauvres, le respect du ZAN et de la biodiversité ?

Tenant compte de ces aspects et des demandes des riverains et usagers de la D973, l'association « Un avenir AVEC les Saint-Pairais » UAASP, émet avec 12 autres associations, plusieurs suggestions précises.

L'UAASP en présente une, celle concernant « Le Croissant ». Elle invite le lecteur à prendre connaissance des autres suggestions du groupe dans les autres cahiers d'acteur

Zone du Croissant : notre suggestion

Sur le principe, la variante C

Sous réserve qu'une étude technique démontre ses atouts et ses limites.
Son grand mérite : n'avoir aucun impact sur l'environnement ; le concept serait de compléter le « couloir commercial » constitué sans cohérence d'ensemble. Un tapis d'enrobés sur les 4 voies améliorerait nettement la fluidité (avec une vitesse à 50 km/h)

Sinon, la variante B qui mériterait d'être étudiée de façon approfondie pour répondre aux questions suivantes : 1) Comment réussir à éviter la zone humide ? 2) Comment réussir à contourner cette zone avec un budget plus réduit ?

Quant à la variante A, nous la déconseillons vivement :

Or, c'est cette variante qui a la préférence du Département. Pour quelle raison ?

D'abord, le tracé prévoit un départ de la rocade au niveau de Mallouet impliquant un franchissement de la Saigue sur un ouvrage d'art et une intersection avec la route de la Nicolière dans la partie basse de la zone humide.



Platane tricentenaire
au cœur de cette zone humide de haute qualité
environnementale

A l'évidence, imaginer une route traverser cette zone humide, c'est le signe d'une méconnaissance de ce secteur où la flore est la plus développée et la plus riche grâce à un réseau hydrographique naturel à l'équilibre très fragile et donc à préserver évidemment.

Par ailleurs, faire fi du patrimoine remarquable et aussi des deux fermes d'agriculteurs de Valentin Lechat (jeune exploitant en culture bio) et Thomas Le Sap (exploitation biologique en vaches allaitantes avec engraissement de broutards et culture destinée à ses besoins en aliment et aussi à la vente) c'est d'autant plus inadmissible qu'elles représentent un atout de proximité important au sein de notre territoire.

Nous nous étonnons d'autant plus de ce choix du Département que celui-ci s'était fixé de limiter le plus possible les effets dommageables à l'environnement et à l'agriculture comme critère de choix dans les options d'aménagement et que son objectif est *''d'abaisser drastiquement les dépenses''* (Jean Morin Ouest France début septembre)

Par ailleurs, si cette zone d'activité « Le Croissant » évolue en centre spécifique d'activité économique eu égard aux besoins en immobilier commercial, le Département pourrait accompagner cette évolution en proposant – après évaluation par les Domaines - le rachat des maisons sur la base du volontariat (**). Cette politique a été déjà mise en application sur la route de Villedieu au sortir de Granville où plusieurs dizaines de maisons construites en bordure de route ont été démolies et remplacées par des activités commerciales, de services et d'activités libérales.

(**) en cas de refus des propriétaires (compréhensible pour les personnes âgées ou attachées au lieu) il conviendrait que le Département prenne à sa charge une isolation phonique renforcée des façades, des fenêtres et des portes.

Au terme de ce cahier d'acteur, une préoccupation majeure !

Dans son courrier au Ministre des Transports daté du 2 juillet dernier, le Président du Département écrit ceci : *« S'il s'avère alors qu'un consensus solide a émergé pour l'aménagement d'une voie express, et que l'Etat estime quant à lui que cela pourrait répondre à une raison impérieuse d'intérêt public majeur, je proposerai au Conseil départemental de modifier en ce sens le projet d'aménagement de l'axe Granville-Avranches. »*

Qu'est-ce qui va caractériser ledit « consensus solide » ?

- ⇒ Le nombre *''d'opinions''* pour une 2X2 voies ? Plus de 50% anonymes ! Est-ce que ce résultat sera considéré valide comme si cette concertation était un référendum ?
- ⇒ La pression incessante exercée par les syndicats d'artisans et d'entrepreneurs ? Certes, à juste titre, ne supportant plus tant d'indécisions et d'atermolements, ils exercent un lobbying très fort ! Si fort que toutes les analyses et les autres solutions, fort pertinentes par ailleurs, *''on''* pourrait être disposé à les faire passer à l'arrière-plan ...
- ⇒ Les arguments étayés apportés par le biais des cahiers d'acteur ou par des habitants apportant une expertise, consolidant ainsi l'ambition initiale affirmée par Jean Morin en introduction à cette concertation ?

*''Notre ambition est donc claire : améliorer significativement cet axe routier '' tout en
'' préservant notre patrimoine naturel.
'' Pour ce faire, nous avons repensé notre approche, pour une proposition sectorisée,
'' pragmatique et en phase avec la réglementation environnementale, passant d'un projet
'' initial de 2x2 voies daté (2006) et qui n'est plus en phase avec la réglementation actuelle
'' et les enjeux environnementaux à 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*

Et, après la mise en œuvre par le Département d'une concertation aussi importante sur la base d'une approche tout autre qu'une 2X 2 voies, comment l'Etat pourrait-il estimer qu'une voie expresse répondrait à une raison impérieuse d'intérêt public majeur ?

Nous voulons faire confiance à la capacité de nos élues/élus à s'engager dans la voie de la raison et du bien public.

: - : - : - : - :

(*) Ont travaillé de concert les 12 associations suivantes + 1 association nationale

AAPEGA Association pour un aménagement protecteur de l'environnement de la route Granville-Avranches / « Agissons pour le climat » / l'APPG « Association Pour la Promotion des Ports de Granville » / le Collectif Train / « Les amis de l'Anse du hétel » / « Maisons Paysannes de France » / Manche- Nature / « Rencontres Granvillaises » / « Strang Hugg » / « Un avenir avec les Saint-Pairais » / « Vie et Mémoire du Vieux Granville » / « la ville à vélo » / la « dérouté des routes »